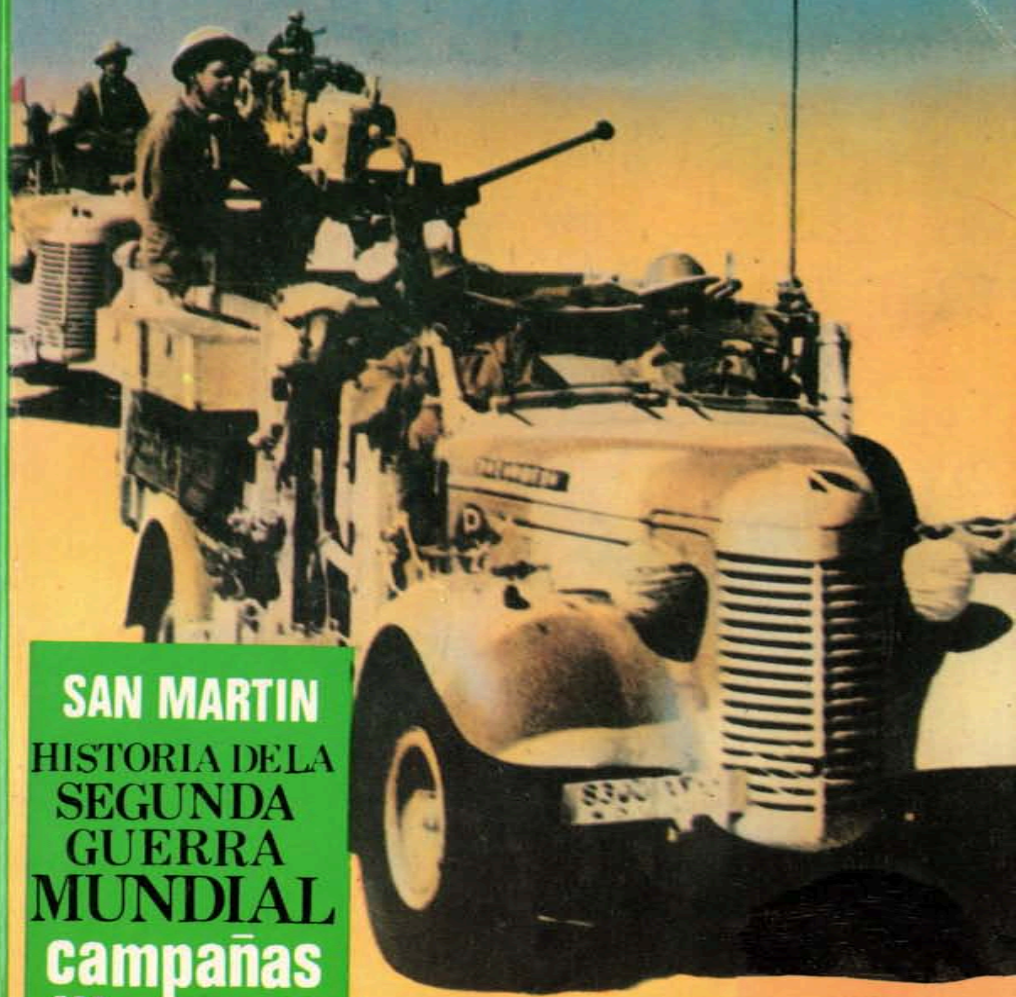
Arthur Swinson

incursiones

fuerzas de choque del desierto

Arthur Swinson



SAN MARTIN

HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL

campañas

libro n.° 3

Equipo editorial de la Historia Ilustrada de la II Guerra Mundial

El autor de Incursiones. Arthur Swinson

Arthur Swimson sirvió en el ejército inglés desde 1939 a 1946, tomando parte en las acciones bélicas en Assan, Burma y Malaya. En 1949 ingresó en la B. B. C. como escritor y productor, habiendo escrito 300 obras entre ensayos, documentales y películas. Ha escrito también obras de teatro y entre sus obras principales de carácter militar figura: "Six minutes to Sunset" (sobre la matanza de Amritsar), "Kohima" y "North-West Frontier".

Director Editorial: Barrie Pitt

Autor de muy importantes obras históricas sobre la Primera y la Segunda Guerras Mundiales. Colaborador de la «Enciclopaedia Britannica» sobre temas de guerra naval; asesor histórico del «Sunday Times Magazine», director de la Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia; asesor consultivo de la serie de películas que la BBC produjo sobre la Primera Guerra Mundial.

Asesor Militar: capitán Sir Basil Liddell Hart

Entre los dos grandes guerras realizó un papel fundamental, abogando por el desarrollo del poder aéreo, las fuerzas acorazadas y la estrategia anfibia. Muchos jefes famosos de la II G. M. fueron sus «discípulos», incluso el general Guderian, creador de las fuerzas «panzer» alemanas. Autor de más de 30 libros, fue uno de los mejores expertos de la II G. M.

Prologuista y presentador: Vicente Talón

Es un gran experto en temas político-militares. Como corresponsal del diario «Pueblo», ha visto los más importantes sucesos bélicos que se han producido en el mundo los últimos años. Tras realizar cursos de información, ha obtenido diplomas en varios centros militares y ha escrito dos libros histórico-militares: «Los rusos en el Mediterráneo» y «Arde Guernica».

Incursiones: Fuerzas de choque del desierto

PRESENTACION

Las operaciones de comandos, habitualmente más espectaculares que contundentes, nunca determinaron el resultado de ninguna batalla, pero sirvieron, a las mil maravillas, para desconcertar al enemigo, carcomer su moral, sustraerle información y preparar los demoledores mazazos de las fuerzas regulares. A lo largo de toda la Segunda Guerra Mundial, y tanto por lo que se refiere al campo aliado como al del Eje, los "ejércitos privados" encontraron gran acogida popular.

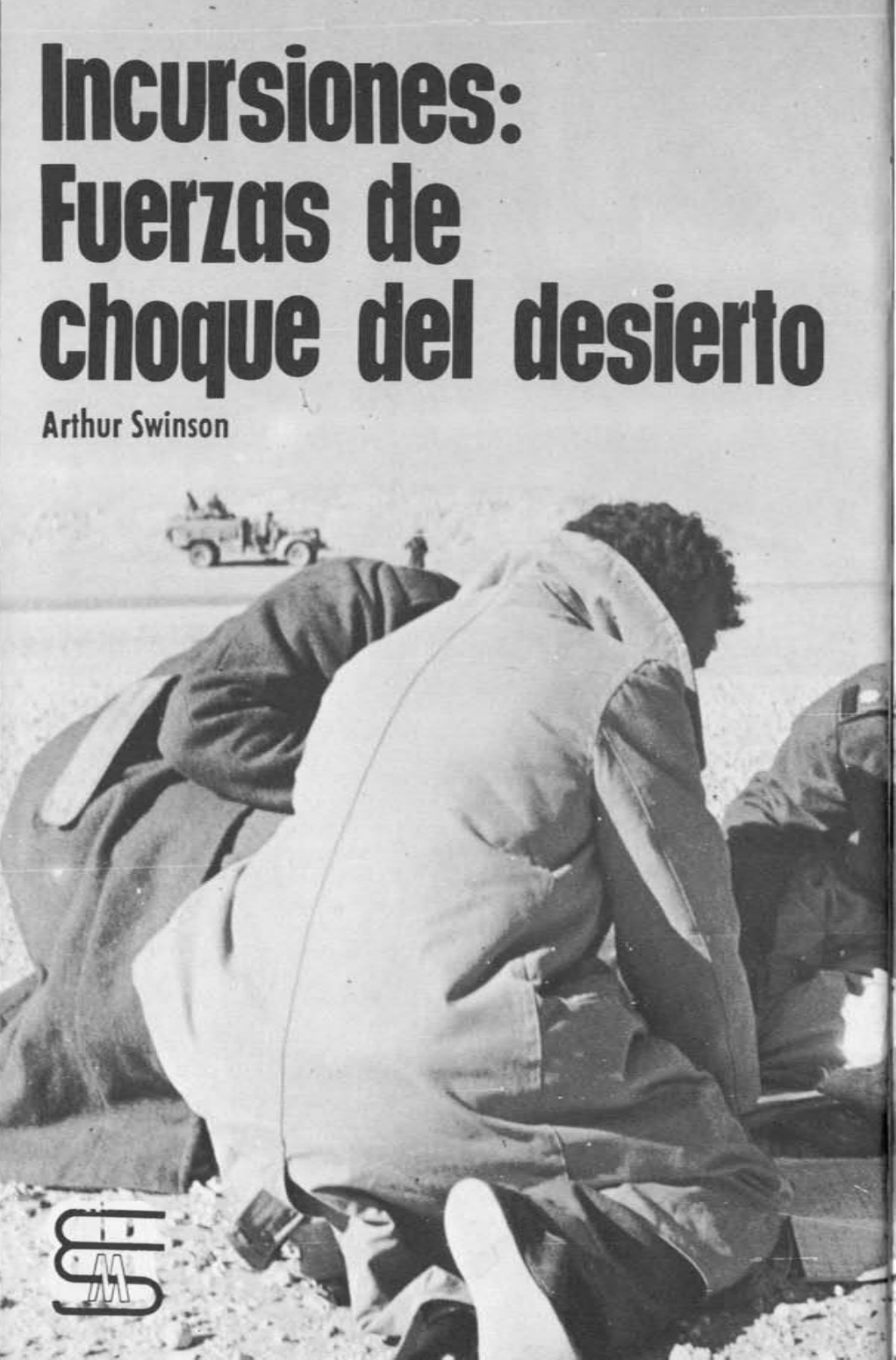
Por lo que se refiere a los aliados, sus organizaciones de comandos más famosas fueron, tal vez, el Grupo Estratégico del Desierto (LRDC) y el Servicio Aéreo Especial (SAS), cuya ejecutoria, en tierras de Africa, no pueden ser analizadas por separado, puesto que sus hazañas se entrelazan, formando parte de un mismo conjunto de proyección bélicas. En la dura corteza del desierto líbico, desde la Cirenaica a la Tripolitania, estos soldados de élite escribieron páginas de una gran audacia, debiendo de observarse que sus mayores éxitos los obtuvieron a expensas de los italianos, carentes de organización, moral y hasta de reflejos, mientras que con los alemanes del Afrika Korps las cosas yo no les rodaron de las misma forma.

En este libro se recogen, para delicia del lector interesado en los grandes temas de la Segunda Guerra Mundial, lo que fue la lucha del LRDG y del SAS hasta el día mismo en el que las fuerzas del Eje, acorraladas en Túnez, hubieron de claudicar. Son unos páginas vibrantes de acción, de gestas, de "raids" planeados en desafío a la orografía, al clima y a la propia resistencia humana. Se trata, en suma, del relato de una guerra particularísima, en la que la inciativa personal llegó a alcanzar sus grados más altos de independencia y de eficacia.

Vicente Talón

Incursiones: Fuerzas de choque del desierto

Arthur Swinson



Director Editorial: Barrie Pitt
Asesor Militar: Sir Basill Linddell Hart

Editor Gráfico: Robert Hunt
Director Artístico: Peter Dunbar
Ayudante de Dibujo: Anna Tryon
Cubierta: Denis Piper
Ayudante de Investigación: Yvonne Marsh
Cartógrafo: Richard Natkiel
Dibujos Especiales: John Batchelor

Prologuista y Presentador de la Edición Española: Vicente Talón

Las fotografías de este libro han sido seleccionadas especialmente de los archivos siguientes: de izquierda a derecha, página 2-3, del Imperial War Museum 10 IWM; 11 Zennaro; 15 IWM; 16 IWM; 18 IWM; 20 y 21 Zennaro; 23 Associated Press/IWM; 24 IWM; 27 IWM; 31 IWM; 31 IWM; 32 IWM; 34 IWM; 34 y 35 IWM; 36 IWM/Zennaro; 40 IWM; 40-41 IWM; 42 IWM; 44 IWM; 45 IWM; 48 IWM; 49 IWM; 52 Zennaro; 53 IWM; 54-55 IWM; 56-57 IWM; 58-59 IWM; 61 IWM; 62-63 IWM; 65 IWM; 66 A.N. Wright; 68 Ullstein; 70 IWM; 72 IWM; 75 A.N. Right; 76-77 IWM; 79 IWM; 80-81 IWM; 82-83 IWM; 84-85 Ullstein; 86 IWM; 92-93 IWM; 98-99 IWM; 100-101 IWM; 102-103 IWM; 105 IWM; 108-109 Camera Press; 110-111, 112-113, 114-115 IWM; 116-117 Camera Press; 117, 118-119, 120 IWM; 121 Keystone; 123 «Tobruk Commando» (Cassell); 132-133 «Tobruk Commando», por Gordon Lansborough (Cassell); Bibliothek fur Zeitgeschichte; 126-127, 128, 129 IWM; 130-131, 132-133 «Tobruk Commando» (Cassell); 134-135 IWM; 138 Associated Press; 138-139 IWM; 140-141 Bundesarchiv; 142; 143 Zennaro; 144-145 IWM; 147, 148-149 IWM; 150-151 Bibliothek fur Zeitgeschichte; 152-153 Zennaro; 155 Bibliothek fur Zeitgeschichte; 157 IWM.

Traductor: José Rincón Abadías
1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballentine

Copyrihgt © Arthur Swinson
Copyrihgt © en Lengua Española

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Printed in Spain - Impreso en España
Talleres: Gráf. Lormo
Depósito Legal: M. 10.126 - 1971

Indice

6 Ejércitos privados

8 El mayor llega a El Cairo

18 En acción

42 El jefe de Escocia

54 Las incursiones desde Yalo

70 Buerat y Bengasi

82 De nuevo Bengasi

100 Defensa de Malta

110 La incursión con jeeps

118 *Narciso* y otras flores

150 Después de El Alamein

160 Bibliografía

Ejércitos privados

Introducción por el Brigadier Peter Young DSO, MC

En tiempo de guerra los ejércitos están formados de soldados profesionales y paisanos de uniforme. Ni unos ni otros tienen que ser necesariamente guerreros, puesto que los primeros pueden añorar sus deberes pacíficos, y con respecto a los segundos no es desconocido el que prefieran la monótona vida de guarnición a las emociones de la vida en campaña. En cualquier caso, ambas categorías producen muy pocos guerreros y, sin embargo, son los guerreros quienes ganan las guerras.

Esta es una historia sobre guerreros, sobre hombres que, sea cual fuere su procedencia, civil o militar, tenían "fuego en sus entrañas", hombres que estaban dispuestos a llevar la guerra al enemigo, oficiales cuya audacia estaba mitigada por su originalidad, dispuestos a la acción y a jugarse todo a una "carta". El autor presta el merecido tributo al brigadier Bagnold y a su Grupo Estratégico del Desierto (LRDG), que por vez primera utilizó masivamente los movimientos por el desierto, hasta que éste, de ser solamente neutral, se convirtió en su aliado, aunque a veces veleidoso. Sin el LRDG, el SAS *, a cuyas hazañas está dedicado la mayor parte de este libro, poco podía haber conseguido.

Desde el principio hasta el fin esta es una historia sorprendente, desde el momento en que David Stirling convenció al GHQ para que le permitiese organizar la unidad, hasta el día en que, después de cientos de escapadas por los pelos, su suerte se acabó y cayó en poder de los alemanes, ganando un tributo generoso del mismo Rommel. Los ingleses, dijo este último, "han perdido el más apto y adaptable jefe del grupo del desierto, quien nos ha producido más daño que cualquier otra unidad inglesa de similares efectivos." De cualquier general, esta lisonja era para tenerse en cuenta, pero ser calificado de adaptable por Rommel era, sin duda, un gran honor. De todos los altos mandos de la Segunda Guerra Mundial, él fue el general menos afectado por una mentalidad de guerra de trinchera, herencia doctrinal de la campaña 1914-18. Rommel había visto la lucha en el frente occidental, pero la mayoría de sus servicios los había prestado en unidades de montaña de Rumanía e Italia, y su actuación, según su último biógrafo, Ronald Lewin *, puede compararse con la de "un moderno Comando británico, tipo brigada o batallón...". Ciertamente, el profesional perfecto que mandaba el Afrika Korps era el más indicado para apreciar los logros conseguidos por el SAS, aun cuando éstos se obtuviesen a costa de cortar sus comunicaciones y destruir sus aviones.

En 1939 los vencedores de 1918 sacaron de la lucha la creencia, en una doctrina defensiva, que iba a resultar inoperante contra la Blitzkrieg **. Arrojados del Continente, en 1940, los ingleses se vieron obligados a volverse más emprendedores efectuando incursiones como demostración de que "todavía estaban en el asunto". De esta manera nacieron los Comandos. Y fue de estas unidades de donde procedían Stirling, Jock Lewis, Blair Mayne y otros componentes de su primitivo grupo.

Me cupo el privilegio de servir en los Comandos desde junio de 1940 a enero de 1945, y el Comando n.º 3 fue para mí, haciéndome eco de las palabras de su primer comandante, Jhon Durnford-Slater, "la mejor unidad que haya existido nunca". En otoño de 1943 nos encontrábamos en Termoli en una acción bastante violenta contra la 16.ª División Panzer. En nuestro flanco estaban los supervivientes de la 1.ª SAS mandados por "Paddy" Mayne, un verdadero gigante a quien se le atribuía haber destruido más aviones enemigos que cualquier piloto de caza. Lo único que puedo decir es que inspiraban confianza. Los alemanes que se enfrentaron con ellos salieron malparados.

Arthur Swinson, con su estilo narrativo vigoroso y dinámico, capta la atmósfera de aventura y emoción que Stirling y sus hombres realizaron su emocionante serie de éxitos.

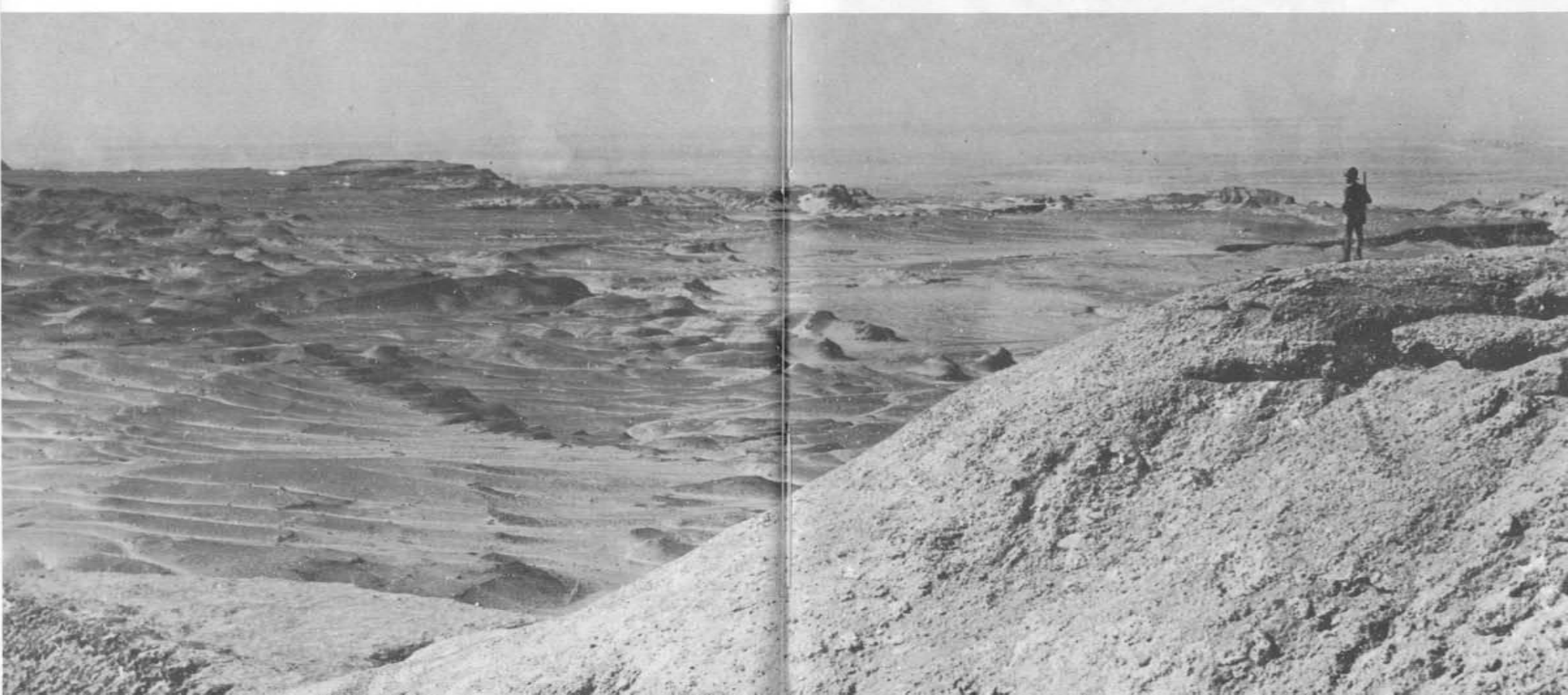
* Servicio Aéreo Especial

* Rommel as Military Commander, Bastford
** Guerra relámpago

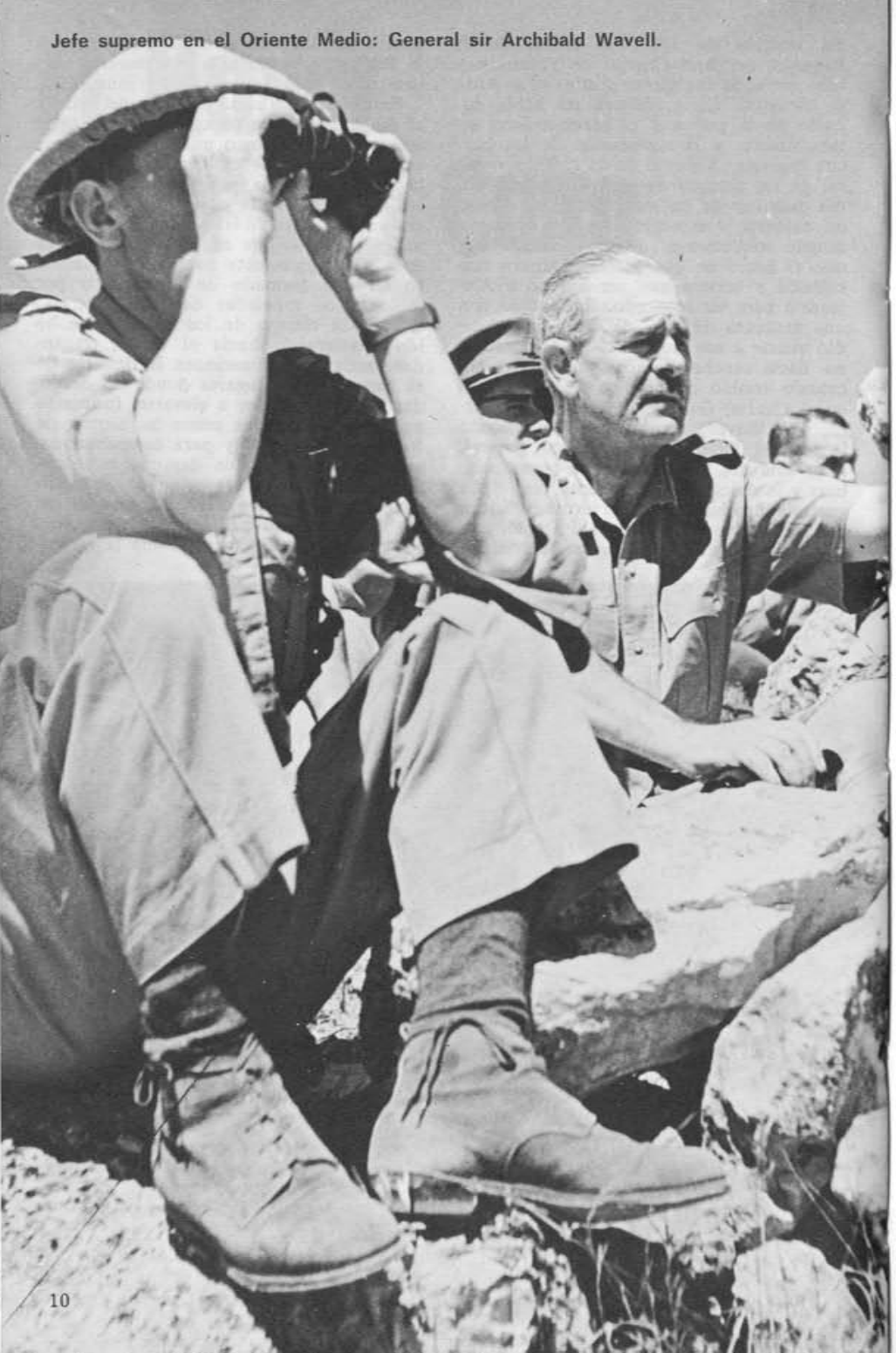
El Mayor llega a El Cairo

En octubre de 1939, el mayor Ralph Bagnold, del Real Cuerpo de Transmisiones, partió de Inglaterra destinado al Africa Oriental. Italia todavía no había entrado en la guerra y el Mediterráneo estaba abierto a la navegación de los barcos ingleses. A pesar de la tensión natural de los tiempos de guerra, Bagnold podía disfrutar de un maravilloso sol otoñal en cubierta y esperaba llegar a Suez sin ningún contratiempo. Pero el destino hizo que el barco en que viajaba sufriera una colisión y tuviera que ser llevado a Alejandría para ser reparado. Enfrentado con una tardanza de más de diez días, decidió visitar a sus amistades de El Cairo, y no hacía mucho tiempo que estaba allí cuando recibió una orden de presentarse en el Cuartel General del general Sir Archibald Wavell, comandante del ejército inglés del Oriente Medio. Este general, gran soldado, era hombre de pocas palabras y lo único que le preguntó fue: "¿Le gustaría un destino a mis órdenes?". Sin dudarlo un momento, Bagnold aceptó, porque si Italia entraba en guerra, Wavell lucharía en Libia, en el desierto occidental. Y Bagnold conocía esta misteriosa región casi mejor que nadie en este mundo.

Extendiéndose hacia el Oeste del Nilo y al Sur del Mediterráneo, el desierto tiene una extesión de cinco millones de kilómetros cuadrados. Es el lugar más árido de la tierra, donde a pocos kilómetros que se aparte uno de la costa llueve muy pocas veces al año. Más al Sur pueden pasar varios años sin que ni siquiera caiga una gota. Geológicamente hablando, el desierto no está formado de arena, sino por millones de toneladas de polvo arenoso que desde tiempo de los romanos se ha ido desplazando hacia el Norte, tragándose antiguas civilizaciones. El desierto no es llano. Existen lugares donde las desnudas rocas le obligan a elevarse, formando pequeñas eminencias como las sierras de Ruweisat Miteiriya, y para compensar estas elevaciones existen depresiones, enormes zonas de suelo erosionado, estriado como cicatrices arrugadas. Algunos de estos accidentes poseen relativamente suaves pedientes, pero otros, como la Depre-



Jefe supremo en el Oriente Medio: General sir Archibald Wavell.



El comandante en Jefe italiano en Africa del Norte: Mariscal Graziani.

sión de Munassib, están rodeados de altos escarpes. La mayor de todas las depresiones es la de Qattara, que se extiende en dirección Sudoeste, desde El Alamein, tiene una extensión de varios kilómetros cuadrados, su fondo está a 112 metros por debajo del nivel del mar y en su mayoría ocupado por marismas saladas. Al Oeste de Qattara, señalando hacia el Sur como el pulgar e índice de una funesta mano, se extiende el Gran Mar de Arena y el Mar de Arena de Kalanscio, conocido por los árabes como el «País del Diablo» y que hasta hace poco tenía fama de ser imposible de atravesar, excepto por las caravanas de camellos. En esas dilatadas extensiones no hay oasis. Pero, además de ser seco, en el desierto hace mucho calor, con excepción de las franjas costeras; temperaturas de 55° C. son completamente normales y a partir del mediodía la arena reverbera en la caliginosa bruma. El brigadier Lucas Phillips ha escrito: "Lagos imaginarios que los errantes árabes llaman "agua del Diablo", engañan la vista. Objetos lejanos parecen flotar y moverse por el espacio, mientras el horizonte se convierte en un espejismo tembloroso". Al ponerse el sol las temperaturas se hacen soportables, aunque a veces a estas horas suelen levantarse tormentas de arena que ahogan a hombres y animales entre espesas nubes de polvo. La noche brilla con millones de estrellas, pero el aire se vuelve frío, especialmente en invierno, y antes del amanecer el viento puede cortar como un cuchillo. En resumen, el Desierto Occidental es un extraño y cruel lugar, donde el peligro está siempre presente y donde sobrevivir es difícil. Es un lugar que la mayoría de los hombres detestan. Pero unos pocos han respondido a su fascinación, han aprendido a conocerlo y a amarlo; y el lider de este selecto grupo entre las dos guerras mundiales fue el mayor Ralph Bagnold.

Oficial de carrera del ejército inglés, había estudiado en los colegios Malvern, Gonville y Caius, en Cambridge, e ingresado después en la Real Academia Militar de Woolwich. En 1915 fue destinado al Cuerpo de Ingenieros y sirvió en el frente occidental hasta 1918. En 1920 pasó al Cuerpo de Transmisiones y pocos años después se encontró sirviendo en Oriente Medio. Acompañado de unos pocos entusiastas como él, comienza a organizar pequeños viajes desde El Cairo al oasis de Siva y al Sinaí y poco a poco fue aumentando las distancias hasta que a mediados de 1930 hacía viajes de 9.500 kilómetros o más, recorriendo la mayor parte del desierto entre el Mediterráneo y el Norte del Sudán. Durante estos años perfeccionó la brújula solar, inventó varios sistemas para desatascar vehículos de la arena y amasó valiosísimos conocimientos de todas clases. A pesar de sus logros, Bagnold continuó siendo un hombre modesto y enemigo de la publicidad; aún hoy día es difícil hallar descripciones suyas y prácticamente no existen anécdotas sobre su persona. Ni sus éxitos ni sus publicaciones posteriores despertaron el mínimo interés en el Ministerio del Ejército, aunque, por fortuna, la Real Sociedad Geográfica le alentó y apoyó en su empresa, permitiéndole esta ayuda continuar en su empresa. Al estallar la guerra era capaz de ir a cualquier sitio y regresar; conocía los caminos, los oasis y los peligros. Siendo un soldado profesional él, naturalmente, ansiaba utilizar sus conocimientos adquiridos en contra del enemigo.

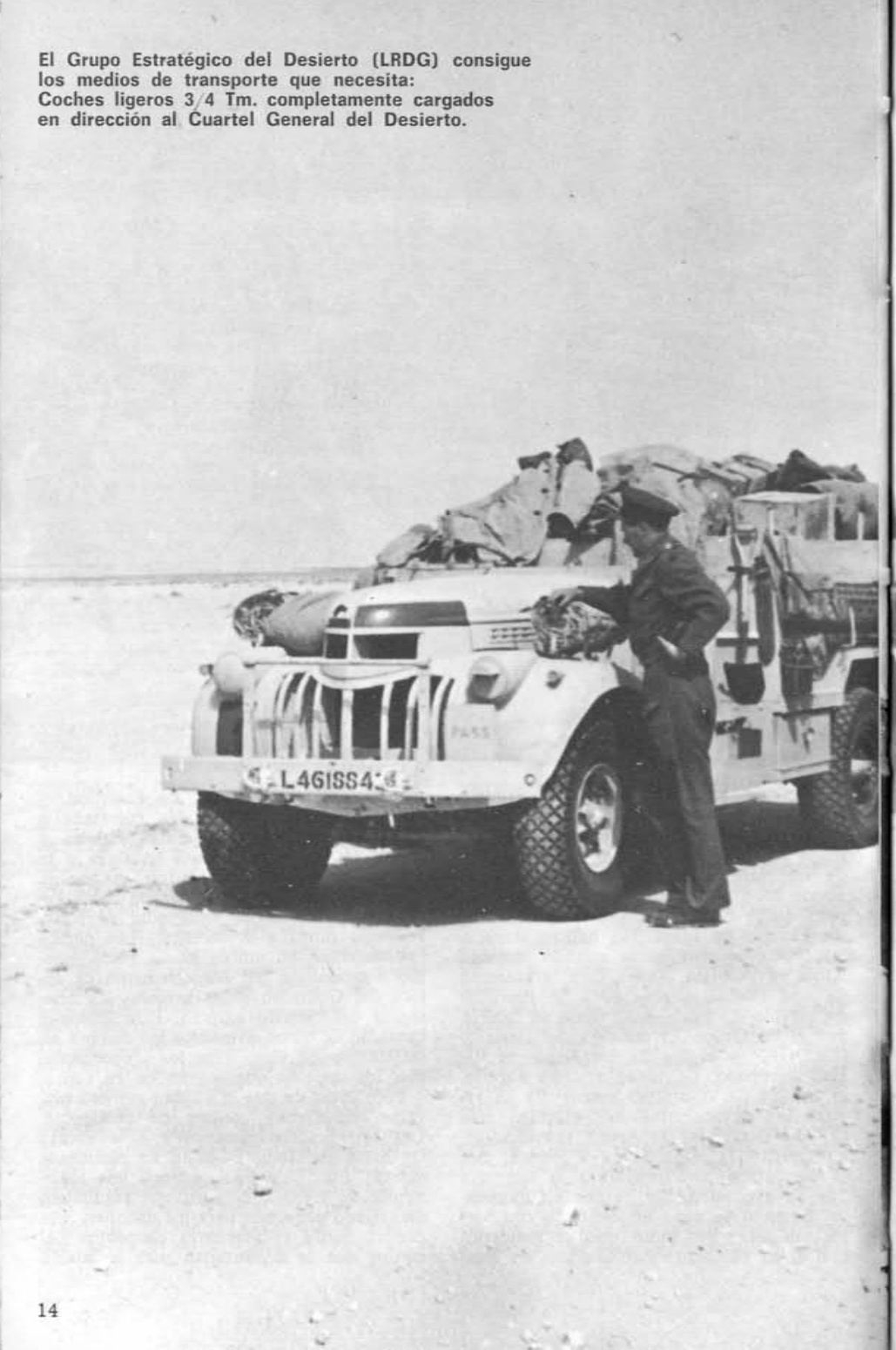
Infantería italiana avanzando.

Durante algún tiempo parecía que esto iba a ser imposible para él, a no ser desde un plano asesor, pero de repente, el 10 de julio de 1940, la situación cambió, pues Italia declaró la guerra y movilizó un ejército en Libia. No habían transcurrido veinticuatro horas cuando Bagnold había enviado los planes para la creación de una unidad que se llamaría Patrullas de Acción Lejana —más tarde se cambió por el de Grupo Estratégico del Desierto (LRDG)—, y el día 23 los planes se habían aprobado. Como su nombre sugería, la misión de la unidad consistiría en vigilar los movimientos del enemigo más allá del Gran Mar de Arena, enviando seguidamente la información a Wavell, que la necesitaba para preparara la campaña que se avecinaba. Sin perder un momento, Bagnold se puso en contacto con viejos amigos y les pidió que se reunieran con él en El Cairo: Pat Clayton, de Tanganika; Wennedy Shaw, de Palestina, y Guy Prendergast, que había regresado a Inglaterra. En un mes, entre oficiales y tropa, se reunieron treinta hombres y la unidad se preparó para entrar en acción.

La tarea no fue fácil, porque había escasez de suministros y Bagnold no podía reclamar ninguna preferencia. Los planos los imprimió un amigo suyo; pidió prestados teodolitos del Departamento de Física del Gobierno y las brújulas las consiguió del ejército egipcio. Prismáticos y cantidad de otros elementos los compró en las tiendas de viejo o se los proporcionaron los ingleses que vivían en El Cairo.

Pero antes de que la unidad pudiera moverse necesitaban medios de transporte. Las expediciones anteriores a la guerra las había realizado Bagnold en camioneta marca "Ford" de 690 kg., con una autonomía de 1.930 km., pero que resultaban demasiado pequeñas para los cañones, munición, minas y diferentes elementos del equipo que se necesitaban para la misión

El Grupo Estratégico del Desierto (LRDG) consigue los medios de transporte que necesita:
Coches ligeros 3/4 Tm. completamente cargados en dirección al Cuartel General del Desierto.



a realizar. Propuso el empleo de vehículos de 1.360 kg. de peso bruto provistos de neumáticos especiales y como el ejército no podía proporcionarlos, hubieron de adquirirse al ejército egipcio y a la compañía Chevrolet en Alejandría. Muchos opinaban que los vehículos resultarían demasiado pesados para moverse sobre la arena blanda; sin embargo, Bagnold confiaba plenamente en ellos y, como los acontecimientos iban a demostrar, él tenía razón.

Los hombres eran todos voluntarios y procedían de diferentes unidades. Muchos aceptaron una reducción en sus empleos en su afán de servir en la unidad: capitanes sirvieron como oficiales subalternos y sargentos como soldados rasos. El ejército neozelandés formó tres patrullas; sus componentes eran robustos, independientes y en su mayoría procedían del campo y, aunque sin tener idea del desierto, estaban firmemente decididos a dominarlo.

¿Pero cuál era la composición de una patrulla? ¿Cuáles eran su armamento, medios de transporte y equipo? Las plantillas que Bagnold propuso cuando la unidad se formó era de dos oficiales y 30 hombres. Sus medios de transporte consistían en 11 vehículos y su armamento era de 11 ametralladoras, cuatro lanzagranadas, un cañón automático de 37 mm. Bofors, más el armamento portátil (fusiles y pistolas) que se juzgó necesario. Pasado cierto tiempo se vio que las patrullas eran demasiado grandes, y fueron cada una dividida en dos y lo normal era que en cada una fueran de 15 a 18 hombres en cinco vehículos. Es fácil comprender por qué se produjo esta reducción: al principio, y para poder sobrevivir, cada patrulla necesitaba de una serie de especialistas (transmisiones, mecánicos, navegantes), que con el tiempo pudo prescindir cuando los hombres fueron aprendiendo más de una actividad y, por lo tanto, pudo reducirse el número de los componentes de cada patrulla. Además de los hombres y el armamento, los vehículos fueron cargados con provisiones y agua para una duración de tres semanas, radio y baterías, elementos para desatascar vehículos de la arena, recursos médicos y otros elementos necesarios. Los mismos vehículos fueron modificados considerablemente: se suprimieron puertas, parabrisas y toldos, se fortalecieron las ballestas y se les dotó de soportes especiales para montar las ametralladoras.

Mientras los hombres y el equipo se iban uniendo, pero mucho antes de que estuviese completo, Bagnold sometió a sus hombres a un programa de instrucción acelerada en navegación, conducción en el desierto, tiro y uso del equipo. Los ejercicios iniciales eran, como es lógico, simples y se realizaban en las proximidades de su campamento, en El Cairo, por lo que algún gracioso le puso por apodo "grupo del desierto de corta distancia".

Abajo: **En el desierto no se puede desperdiciar el agua, por lo que las barbas están de moda: Tirador Tom Kelly, de Liverpool.** Derecha: **En el desierto era el coraje e iniciativa lo que importaba y no la marcialidad en los desfiles: Un compañero de Kelly.**

En accion

Una mirada a un plano mostrará inmediatamente la posición en que se encontraba Inglaterra durante los primeros días de la guerra. Para hacer frente y derrotar al poderío del Eje, especialmente después del colapso de Francia, era necesario movilizar toda la potencia del Imperio: dominios, colonias y posesiones. Había necesidad urgente de traer tropas de Australia, Nueva Zelanda e India; estaño y goma de Malaya, y petróleo del Golfo Pérsico y de otras partes. Por el contrario, material de guerra de todas clases, carros de combate, aviones y municiones tenían que ser enviados al Lejano Oriente. Resumiendo, las comunicaciones entre Oriente y Occidente eran vitales, y el Canal de Suez, unión entre el Mediterráneo y el Océano Indico, adquiría una importancia extraordinaria.

Por ello, el poder inglés en el Oriente Medio se basaba firmemente en Egipto, a ambos lados del Canal, y el Cuartel General (GHQ) estaba situado en El Cairo. Obviamente, con la entrada en la guerra de Italia, la estrategia del Eje sería apoderarse del Canal de Suez, cortando así las comunicaciones británicas y su poderío en el Oriente Medio; y no fue por casualidad que Wavell, generalmente considerado como el más hábil general, en aquella época, del ejército inglés fuera enviado a El Cairo con la urgente misión de crear e instruir un ejército.

¿Qué podríamos decir de Italia? Libia, colonia suya, extendiéndose al Oeste de Egipto y con una frontera común de unos 1.300 kilómetros en dirección Sur desde el Mediterráneo, era una base de operaciones bastante aceptable. Hacia el verano de 1940, enfrentándose a los 25.000 hombres de Wavell, los italianos habían organizado un ejército de no menos de 250.000 hombres. Con ellos se habían formado nueve divisiones regulares de 13.000 hombres cada una; tres divisiones de Camisas Negras y dos de nativos, y tropas de ejército y cuerpo de ejército. El mando supremo en el Norte de Africa recaía en el mariscal Graziani, que había organizado sus tropas en dos ejércitos, el Décimo en Cirenaica, esto es, el territorio lindante con Egipto, y el Quinto en Tripolitania, más al Oeste. Después de la caída de Francia en junio de 1940 se encontraba con las manos libres para concentrar ambos ejércitos y realizar una ofensiva contra la cuenca del Nilo, aunque si lo hacía sería imposible ocultarlo. De todas formas, Wavell estaría, durante muchos meses, en inferioridad numérica e iba a necesitar de toda su sabiduía para salvar la situación.

Fue a principios de septiembre, después de que Pat Clayton había efectuado unas arriesgadas expediciones de reconocimiento más allá de los mares de arena, cuando se le dio al LRDG su primera oportunidad de entrar en acción. Después de unos meses de inactividad, los italianos habían empezado a moverse y habían cruzado la frontera con Egipto, dirigiéndose contra Sidi Barrani. Lo que estaba sucediendo en el interior del desierto, y si un «gancho con la derecha», además del golpe principal por la franja costera, se estaba preparando, no lo podía saber nadie, y en estas circunstancias Bagnold recibió sus órdenes. El punto clave de la situación era Kufra, el oasis que se extiende al Sur de los mares de arena y, por lo tanto, guardando la puerta trasera de Libia. Situado en una depresión, y considerablemente por debajo del nivel del mar, Kufra está lejos, incluso para la norma africana, y tiene grandes extensiones de agua rodeadas de palmeras. Tan amplias son las disponibilidades de agua que varias millas a su alrededor se extienden

Flamante más que rápida, una unidad motociclista italiana decide moverse campo a través.

pueblos y ciudades árabes bordeadas de verdes zonas cultivadas. Los italianos habían arrebatado Kufra a los senusis en 1931 para asegurar el control del desierto interior y habían empezado rápidamente a fortificar el lugar, estableciendo una guarnición, establecimientos militares y construyendo campos de aviación. Aunque lejano, Kufra era un lugar fácilmente accesible por avión desde Ueinat, lugar donde convergen las fronteras de Egipto, Libia y Sudán. En Ueinat también existían grandes disponibilidades de agua, además de pistas de aterrizaje y las dos bases estaban en la ruta de las tropas del Duque de Aosta hacia Abisinia. Por lo que, además de ser una amenaza para el ejército de Wavell, Kufra y Ueinat podían ser utilizados por el enemigo para cortar sus comunicaciones con el general Cunninghan en Africa Oriental y también con los franceses en la provincia de Chad, donde el gobernador negro Eboué se había unido valientemente al general De Gaulle.

De esta forma, el 5 de septiembre fue cuando Bagnold, con parte de su plana mayor y la patrulla "W", mandada por el mayor E. C. Mitford, partió de El Cairo en dirección a Ain Dalla, en el borde oriental del Gran Mar de Arena; a continuación se dirigió hacia el Oeste a un punto denominado Big Cairn (Gran Mojón). Este está en la frontera libia y había sido reconocido por Pat Clayton en sus expediciones topográficas realizadas en 1932. Estaba situado en una llanura de grava entre los dos mares de arena, y aunque el mojón tenía solamente 1,5 metros de altura, podía ser divisado desde una gran distancia. Poco a poco fue siendo rodeado por depósitos de provisiones y gasolina transportados por Kennedy Shaw desde Ain Dalla y Steele y Clayton desde Siva. Pocos días después las patrullas se dividieron: Clayton partió para Tekro y la frontera colonial francesa, 965 kilómetros hacia el Sur; Mitford hacia la zona Norte de Kufra, y Steele volvió a Siva para llevar más gasolina.

Mitford alcanzó la ruta de Kufra-Yalo y luego una segunda entre Tazerbo y Marada sin incidente alguno, aunque varios hombres enfermaron por el calor y alguno llegó a delirar. En previsión, la ración de agua se fijó en tres litros y cuarto por hombre y día, suficiente en cualquier otra situación, pero escasamente el mínimo necesario en esta zona. Cuando el sol estaba en su zénit, Kennedy se dio cuenta: el agua se convertía en el único tema de conversación y cada uno hacía sus propios planes para conseguir que su ración durase más. Algunos la guardaban para tomar un sorbo por la noche, mientras que otros preferían el frescor a la cantidad y vertían un poco de agua en un plato de estaño, aceptando el riesgo que suponía el desaprovecharlo a consecuencia de la evaporación.

El 20 de septiembre la patrulla tuvo su primera batalla en el camino a Kufra. Sucedió que aparecieron dos camiones de seis toneladas y en respuesta a un disparo de cañón Lewis, sus tripulantes —dos italianos, cinco árabes y un paisano— se rindieron sin condiciones y la patrulla se adueñó de 11.000 litros de gasolina y una valija de correo oficial.

Tan pronto como se pudo, los prisioneros fueron enviados a El Cairo y su llegada selló la reputación del LRDG. Los rumores que circularon por bares y comedores eran que la unidad había hecho una incursión contra el Cuartel General del mariscal Graziani. Wavell y su plana mayor, aunque encantados con los resultados, les interesaba mucho más los informes que el Servicio de Inteligencia necesitaba que Bagnold les enviaba, y el uno de octubre el comandante en jefe le envió la siguiente carta:

"Querido Bagnold: Le agradecería que transmitiera a los oficiales y resto de los hombres a sus órdenes mis felicitaciones y personal apremiación por los resultados obtenidos en la acción realizada por sus patrullas recientemente en Libia Central.

Yo sé los tremendos riesgos físicos que han tenido que ser superados, especialmente el intenso calor.

El que esta acción, que ha supuesto recorrer más de 241.350 km. por los vehículos, haya tenido un éxito final, indica el grado de eficacia en la preparación y ejecución, del cual usted, sus oficiales y hombres pueden sentirse justamente orgullosos.

El informe completo de los logros alcanzados se ha telegrafiado ya al Ministerio de la Guerra, y deseo a todos la mejor suerte en la continuación de las operaciones con las que contribuirán en gran manera a mantener las fuerzas italianas

Arriba: **Tropas italianas avanzan hacia Sidi Barrani.** Abajo: **Ametralladoras dobles en posición de alerta: Cabo Bill Kennedy, del Royal Scots Greys, en su vehículo.**

Infantería inglesa avanzando, apoyados por carros de combate ligeros.

en estado de alerta y aumentar la ansiedad y dificultades de nuestro enemigo.

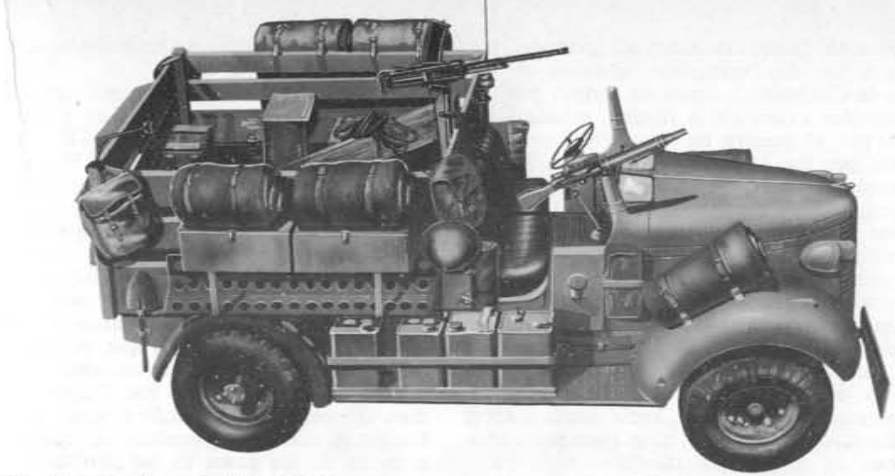
Sinceramente suyo,

A. P. Wawell."

Bagnold, que era un hombre que no se dormía en los laureles, continuó adelante con sus acciones; su táctica era mantener en suspenso a los italianos, confundirlos hasta el punto de que no supieran dónde realizarían el siguiente ataque. Así, mientras Mitford se dirigía hacia Ain Dua, Clayton atacó Auyila, 800 km. al Norte. La guarnición en este lejano puesto se consideraba tan segura que el centinela libio salió a saludar a Clayton y se quedó estupefacto cuando se le conminó a que entregase sus armas. Cuando el Bofors (cañón automático) comenzó a disparar, una gran nube de palomas se levantó de la torre del fuerte y los italianos se esparcieron por la muralla de la parte posterior del fuerte para esconderse entre las palmeras. Una semana después, Clayton estaba de regreso en El Cairo después de realizar un viaje por el desierto de más de 3.200 km. en dos semanas. Mientras tanto, Steele, con la patrulla R, había estado más allá de Kufra, minando la carretera y destruyendo un bombardero Savoia S.79 en la pista de aterrizaje occidental junto con varios depósitos de combustible.

A pocos jefes militares les gusta las "unidades especiales", sabiendo demasiado bien cómo a la larga se convierten en ejércitos privados y conociendo la desproporcionada cantidad de hombres y material que absorben. Pero Wavell tenía fe en el LRDG desde el principio e inmediatamente después de sus éxitos iniciales decidió que sus efectivos deberían doblarse. Por lo cual, en diciembre se formaron otras tres patrullas, una de ellas mandada por Michael Chrichton-Stuart, la cual estaba compuesta de ingleses y escoceses; P. J. D. McGraith formó otra con elementos de la División de Caballería estacionada en Palestina, y Holliman se hizo cargo de la patrulla rodesiana.

La operación que Bagnold había estado planeando en noviembre se la encomendó a la patrulla G. Consistía la acción en una incursión contra Murzuk, capital del Fessan, en el Noroeste de Libia, en cooperación con los "franceses libres". En noviembre había ido a Fort Lamy, Cuartel General de la provincia de Chad, para conferenciar con el coronel d'Ornano, jefe de las fuerzas allí destacadas, que estaba deseando lanzarse contra los italianos. Como él explicaba, era necesario que la Francia libre demostrara palpablemente su deseo de luchar. d'Ornano era una persona alta, usaba monóculo y recordaba irresistiblemente a los ingleses de la película "Beau Geste" y otros films sobre la Legión Extranjera.



Camioneta Chevrolet de 1.500 kg.
Equipo básico del LRDG. Nunca existió una norma en cuanto a estos vehículos, pues cada uno fue adoptado a los gustos de su comandante. La potencia de fuego se la proporcionaban varias combinaciones de ametralladoras Browning, Lewis y Vickers. Su autonomía normalmente eran 1.700 km., llevando provisiones y agua para tres semanas.

Naturalmente, él lo comprendía, la operación tendría que ser del tipo "dar el golpe y salir corriendo", porque aunque la pequeña fuerza aislada lograra apoderarse de Murzuk, no podían confiar en mantenerla en su poder por más de unos pocos días. Pero si tenía éxito la incursión, sin lugar a dudas quebrantaría la moral de los italianos e incluso podría hacer que trasladasen tropas del frente a zonas de retaguardia. Bagnold, que conocía Murzuk desde sus expediciones anteriores a la guerra, explicó que era un gran centro del comercio sahariano, con una importante guarnición militar y que, además, era un extraordinario nudo de comunicaciones. Aparte de un pequeño fuerte y de un aeródromo militar, era una ciudad que tenía 3.000 habitantes y que, sin duda, contaba con importantes depósitos de suministros. La dificultad de la operación estribaba, como la mayoría en las que el LRDG tomaba parte, en las enormes distancias que tenían que ser cubiertas. Murzuk se extiende a 1.600 km. de El Cairo en línea recta y a 500 km. del puesto francés más cercano en Tibesti. Aun en el caso de que la patrulla tuviese éxito en el golpe, existía el peligro del regreso por el desierto pelado, probablemente hostigados por ataques aéreos. Sin embargo, los riesgos se sabían y tenían que aceptarse.

Antes de que la operación pudiera lanzarse hubo importantes acontecimientos en el desarrollo de la campaña: el 10 de diciembre, Wavell había atacado a Graziani y en una brillante operación expulsó a los italianos de Egipto y comenzó su persecución, expulsándoles más allá de la Cirenaica, en el rincón Nordeste de Libia. Miles de prisioneros fueron capturados, de los cuales se obtuvo valiosa información referente a la situación de Murzuk, la cual inmediatamente se envió a Bagnold.

Era el 26 de diciembre cuando la patrulla formó, dispuesta para la marcha, delante del Cuartel General del LRDG. Este estaba situado en la Ciudadela de El Cairo, que se levantaba al borde mismo del desierto, donde el Muqatitam desciende hacia el Nilo. Desde la Ciudadela se puede contemplar una magnífica panorámica que abarca los tejados de la ciudad, y por encima y en el horizonte se destacan las moles de las pirámides en el borde del desierto occidental. La fuerza estaba mandada por Pat Clayton, que tenía bajo su directo mando la patrulla T (compuesta por neozelandeses), y la patrulla G, como ya se ha dicho, estaba dirigida por Chrichton-Stuart, que ahora se enfrentaba con su primera acción en el desierto. Actuando como su navegante iba Kennedy Shaw, que, además, era el oficial de información del grupo. Pero antes de las 15,00 horas Bagnold llegó al lugar para inspeccionar las fuerzas, que sumaban 76 hombres y 24 vehículos, y después de unas breves palabras de despedida la

columna inició la marcha, pasando por entre las dos mezquitas situadas al pie de la Ciudadela; luego se dirigió por las atestadas calles de la ciudad, cruzando el río por el puente de Kasrel-Nil, para tomar, por fin, la carretera de Mena. La columna, después de pasar la pirámide de Giza, se dirigió hacia el Sudoeste y al caer la noche había recorrido 80 kilómetros por el desierto. Durante los dos días siguientes el viaje transcurrió por el desierto, alcanzando el día 29 de diciembre Ain Dalla, pequeño oasis situado en el borde Oriental del Gran Mar de Arena, y desde allí tomaron rumbo Oeste. A su vista estaba un accidente orográfico denominado por Clayton, hacía muchos años, "Easy Ascent", una gran rampa curvilínea de arena que conducía a la parte superior de una pared de rocas. Desgraciadamente, la superficie había sido removida por patrullas anteriores y la ascensión era cualquier cosa menos fácil. Sin embargo, según Chrichton-Stuart recoge en sus memorias, "poco después de ponerse el sol enfilamos un estrecho puente de piedra entre dos profundas gargantas, que señalaba el dramático umbral del Gran Desierto de Arena y la puerta posterior del desierto de Libia".

A la mañana siguiente, mientras la columna se dirigía hacia el Oeste a través del "Mar" y el viento era extremadamente frío y los hombres agradecían la protección que les daban sus chaquetones de piel de oveja. Hacia el horizonte se sucedían, línea tras línea de colinas, algunas de pendientes suaves y cimas redondeadas, pero otras afiladas y de fuertes pendientes, así que los vehículos tenían que lanzarse en las pendientes para aprovechar la inercia y subir los terraplenes de la siguiente duna. A menudo la inercia no era suficiente para coronar la cima, lo que producía el que todos tuvieran que echar pie a tierra y utilizar los canales "ad hoc" para conseguir subir. Todavía los conductores no tenían mucha experiencia en seleccionar el mejor camino, por lo que la columna cubrió sólo 96 kilómetros. Sin embargo, pronto aprendieron y el décimo día la fuerza acampó al borde del Mar de Arena de Kalanchio. Al día siguiente, la jornada transcurrió atravesando el Mar de Arena, que tiene una anchura de 145 kilómetros, estableciéndose el campamento a la vista de los hitos kilométricos de la carretera de Yalo y Kufra. El 4 de enero la columna alcanzó un punto situado a 160 kilómetros al Sudoeste de Uan el Kebir, cumpliéndose la primera fase de la operación. Murzuk se encontraba a 400 kilómetros hacia el Oeste.

Aquí hicieron una pausa: mientras Pat Clayton se dirigió hacia el Sur para reunirse con el coronel d'Ornano, Kennedy Shaw se dedicó a reconocer el Paseo de Terengi hacia el Sudeste para disponer de una salida de escape si los acontecimientos no salían de acuerdo a los planes establecidos. Mientras tanto, los hombres de la patrulla G pasaron el tiempo realizando ejercicios de tiro, instrucción física y manejo del armamento ante el asombro de los neozelandeses, que se dedicaron a ahorrar energía no haciendo nada.

El 7 de enero regresó Pat Clayton con diez franceses y la gasolina, que habían traído al punto de reunión en camellos, a través de los pasos de las montañas Tibesti. Los pesimistas que habían predicho que no se presentarían estaban confundidos y a partir de entonces nadie dudó de su determinación de querer luchar. El coronel d'Ornano, todavía con su monóculo, y de aspecto inmaculado, trajo consigo al capitán Massu, un hombre atezado y poco comunicativo; un oficial subalterno; dos sargentos y cinco soldados nativos. Aquella tarde (Shaw había ya regresado de su reconocimiento) hubo una reunión, en la que todos estuvieron de acuerdo en que no debía perderse la sorpresa atacando a Uan el Kebir, aunque había allí un campo de prisioneros políticos. El principal objetivo era Murzuk y en el plan que se decidió la primera fase era dirigirse allí a toda velocidad.

A la mañana siguiente la columna inició la marcha en dirección Noroeste. Rápidamente el paisaje comenzó a cambiar, dando la arena paso a un terreno áspero y quebrado con colinas erosionadas y planas en su cima; después se encontraron con una gran meseta cubierta de gigantescos peñascos negros. Más allá se encontraron con un escarpe y allí la columna se detuvo para pasar la noche, descendiendo a la mañana siguiente al llano donde las huellas recientes, tanto de camellos como de vehículos, podían ser vistas. Después el árido desierto volvió de nuevo, y temiendo perder el efecto de sorpresa, Pat Clayton ordenó acampar temprano en una cavidad de suficientes dimensiones para esconder los vehículos. Murzuk distaba de allí tan sólo una jornada en dirección Oeste.

Arriba: **Pasaje difícil: Salvando las dunas... y,** Abajo, **desatascando un vehículo de la arena blanda.**

La última información que Clayton poseía sobre Murzuk era que poseía un reciente fuerte de piedra que guarnecían de 200 a 300 hombres y disponían de una estación de radio. El aeródromo estaba defendido por puestos de ametralladoras. Su plan era aislar el fuerte del aeródromo, y mientras era contenida la guarnición del fuerte, destruir el aeródromo. Careciendo de artillería de grueso calibre que pudiera abrir una brecha en las murallas, la única esperanza que tenía era la de que solamente al sonido del cañón Bofors y morteros de dos pulgadas, la guarnición se daría a la fuga. Si, por el contrario, resistían y solicitaban apoyo aéreo de Hun, base situada a 400 kilómetros al Norte, la situación se volvería peligrosa para las patrullas. Pero, como siempre, Clayton era optimista.

El 11 de enero por la mañana, habiendo acampado la noche anterior a una distancia de 50 kilómetros de Murzuk, Clayton con Shaw, Crichton-Stuart y d'Ornano, se deslizaron hacia una cresta a sólo seis kilómetros de su objetivo y desde allí lo reconocieron a través de sus prismáticos. Desde allí se veía la carretera principal a Hun, que desaparecía entre un cordón de palmeras a un kilómetro y medio de distancia de la ciudad; la blanca cúpula de la mezquita; a la izquierda, la antena de la estación de radio del fuerte; más allá, el tejado de un gran hangar de aviación. Y extendiéndose más lejenas, las blancas dunas del Mar de Tierra de Murzuk. Clayton hubiese preferido un reconocimiento a menor distancia con objeto de conseguir más detalles, pero siendo imposible, decidió actuar rápidamente. Ballantine, un neozelandés, conduciría a la patrulla T, menos tres vehículos, contra el aeródromo; la patrulla G, con los tres vehículos de la patrulla T, se encargaría del fuerte. A las 12,30 horas, después de un breve almuerzo, la columna inició el avance con Ballantine en cabeza. Cuando se iban acercando al cordón de palmeras, la columna alcanzó a un solitario ciclista que, después de ser subido al vehículo, resultó ser un tal señor Coliochia, el cartero del pueblo. A 300 metros del fuerte, los neozelandeses vieron que la guardia italiana acudía a las armas, disparándolos con sus ametralladoras antes de girar para tomar un camino a la izquierda que conducía al aeródromo. La patrulla G, dirigida por Crichton-Stuart, se desplegó a continuación, conduciendo sus vehículos a un terreno que los protegía del enemigo, y después de desmontar iniciaron el fuego con sus cañones. Con los neozelandeses a la izquierda y la patrulla G a la derecha, la pequeña fuerza desplegada en un burdo semicírculo logró efectivamente aislar al fuerte de la carretera principal y el aeródromo. Al principio, los cañones Bofors alcanzaron un coche ligero que se dirigía hacia la puerta principal del fuerte y las ametralladoras batieron pequeños grupos de italianos que corrían en la misma dirección. Massu y sus hombres se habían unido a los neozelandeses, que soportaban ahora el grueso del fuego enemigo. El sargento Hewson fue muerto de un disparo en el corazón cuando conducía a sus hombres. Crichton-Stuart adelantó su Bofors a 200 metros de distancia y desde allí ordenó disparar contra la base de la antena de la estación de radio, levantada fuera del fuerte, pero no tuvo éxito. Después le tocó el turno a Martin Gibbs, lugarteniente de la patrulla que mandaba Crichton-Stuart. Emplazando sus morteros de 50 milímetros a 200 metros comenzó a lanzar proyectiles por encima de las murallas. No se sabe con certeza lo que alcanzó, pero al cabo de un rato de estar disparando empezó a elevarse una columna de humo negro de la parte central del fuerte, seguida de enormes llamas que rápidamente incendiaron la bandera italiana. Antes de que el fuego se extinguiese, media hora más tarde los defensores comenzaron a utilizar sus ametralladoras y los atacantes se encontraron hostigados por éstos y por francotiradores apostados en dirección a la ciudad.

Mientras, la patrulla T había lanzado su ataque contra el aeródromo. No siendo capaces de localizar el hangar, inmediatamente después que abandonaron la carretera principal Bill Shaw apresó a un sudanés que estaba a la puerta de una cabaña y lo metió a la fuerza en su vehículo.

El pobre hombre apenas podía hablar del susto, pero no importó mucho, porque no habían recorrido mucho trecho cuando el hangar apareció a su vista e igualmente se percataron cómo los guardianes corrían a sus puestos de ametralladoras. Afortunadamente, corrieron los vehículos más que ellos y todos, excepto uno, se rindieron. Este fue fusilado. En aquel mismo momento, el coche de Pat Clayton se acercó a través del aeródromo, acribillado de agujeros de bala. Se había lanzado contra un puesto de ametralladoras manejado por un italiano más valiente que el resto, y el coronel d'Ornano había sido alcanzado por los disparos y había muerto a su lado. Por desgracia, al

tirador de Clayton se le había escasquillado la ametralladora en el momento más crítico y la única solución había sido salir a toda velocidad en busca de protección.

Sin embargo, Clayton comenzó inmediatamente a vérselas con el hangar, comenzando a hacer fuego con su Bofors. Al rato apareció en el tejado un italiano ondeando una bandera blanca. Los veinte o más defensores se rindieron. Conduciendo a sus hombres dentro del hangar, Clayton encontró tres bombarderos Ghiblis y un depósito portátil de gasolina. Convenientemente rodeados, ordenó a los prisioneros que rociasen de gasolina los aviones, que, para su sorpresa, estaban armados con ametralladoras Lewis. En aquel momento Crichton-Stuart avisó que la guarnición resistía todavía, por lo que Clayton decidió que, puesto que el principal objetivo había sido alcanzado —la destrucción de los aviones y el hangar—, lo más prudente era retirarse. La señal era un cohete blanco, pero tuvo que repetirse varias veces antes de que Crichton-Stuart y sus hombres lo vieran. Eran las 16,00 horas. El fuego realizado por los defensores del fuerte era fortísimo y hacía difícil rodear sus puestos de ametralladoras y dar la orden de retirada, pero una repentina tormenta de arena, que de improviso se levantó, favoreció sus planes, puesto que actuó como una pantalla que ocultaba sus movimientos. Pronto la patrulla G se pudo reunir con Clayton en el aeródromo, donde Crichton-Stuart informó que un hombre de su patrulla estaba gravemente herido en una pierna y tres neozelandeses heridos leves, aparte del sargento Hewson, que había muerto. Formando un solo escalón, la columna se dirigió a las alturas en las que habían iniciado el ataque horas antes y allí d'Ornano y Hewson fueron enterrados bajo el sonido de los disparos que todavía hacían desde el fuerte. A la puesta del sol la unidad se dirigió hacia el Sureste y antes de acampar se habían alejado 20 kilómetros.

¿Cuáles habían sido los resultados de la incursión? Habían sido destruidos tres aviones y su hangar, junto con instalaciones y depósitos de combustible; habían hecho unas 30 bajas y capturado armas, entre las que había cuatro ametralladoras. En el debe había dos muertos y cuatro heridos, según la cuenta de Clayton. Pero entonces el capitán Massu se levantó el pantalón y todos pudieron ver cómo una bala le había atravesado la pantorrilla produciéndole un agujero limpio; cauterizándose él mismo la herida con un cigarrillo, ni siquiera molestó al doctor.

A la mañana siguiente la columna reemprendió la marcha en dirección Este; los hombres, lanzando inquietas miradas en dirección Norte, por donde esperaban que vinieran los aviones enemigos. Pero nada sucedió, y después de cierto tiempo la columna se aproximó al poblado de Traguen para presumir de poseer un pequeño fuerte. Clayton envió un prisionero italiano con la amenaza de que si el fuerte no se rendía en veinte minutos, dispararía. Durante diez o más minutos no hubo respuesta alguna, pero entonces gritos y toque de tambores se escucharon y seguidamente una procesión salió, precedidos por el comandante del fuerte y la banda de la ciudad. Dentro del fuerte, Clayton y un reducido grupo encontraron dos ametralladoras, fusiles y municiones junto con gran cantidad de documentos. Después de quemar todo lo que no podía serles de utilidad, la columna abandonó el pueblo, dirigiéndose hacia Umm el Aráneb, a 32 kilómetros al Este, y según se decía, en posesión de un fuerte y una estación de radio más importante que la anterior. Aquí la guarnició estaba alertada y sin ninguna intención de rendirse, por lo que, tras cambiar unos disparos, la columna se marchó. Los más prudente era, ahora que la alarma había sido dada, dirigirse hacia el Sur en dirección a la provincia de Chad.

El viaje, parte del cual se realizaba por territorio inexplorado, no era muy confortable que digamos, y de hecho el territorio era el peor que el LRDG había atravesado. Como Crichton ha recogido en sus memorias: "De abruptas mesetas, descendíamos lentamente a escarpados valles cubiertos de rocas, costándonos ímprobos esfuerzos encontrar un camino que nos sacara de allí; teníamos que colocar piedras planas en los lugares en que la arena estaba suelta entre los carriles de piedra y pasar los vehículos a pulso por encima uno a uno. Era un país salvaje y fantástico y, desde luego, intransitable para vehículos de motor..."

El 19 de enero la columna llegó a Zouar, pueseto avanzado francés, situado en una garganta que hasta la fecha jamás había sido recorrida por un vehículo a motor. En este lugar el fuerte de Massu se elevaba por encima de las cabañas de los nativos y poco antes de la puesta del sol la guardia senegalesa formó bajo la Bandera de la Unión y la Cruz de Lorena, que ondeaban en astas gemelas, y presen-

Tipos del desierto: El tocado, opcional; la barba, esencial.

tó las armas mientras la patrulla G trasponía lentamente la entrada.

En Zouar no sólo había agua en abundancia para lavarse, sino que también había carnero asado para la tropa, vino y un banquete de siete platos diferentes para los oficiales.

La operación había sido realizada. Pero ya había llegado un aviso de Bagnold que decía: "Informar en seguida de cuáantos vehículos puede disponerse para cooperar con los franceses en una operación contra Kufra". Al día siguiente, Bagnold llegó en persona, y seguidamente, acompañado de Bill Shaw, volaron al Cuartel General francés en Lamy. Allí discutieron con el sucesor de d'Ornano, coronel Leclerc. Ambos estuvieron de acuerdo en que los preparativos debían empezar en seguida.

Como Leclerc iba a convertirse con el tiempo en un hombre famoso, bien vale la pena hacer un inciso para presentarlo. Oficial de caballería procedente de St. Cyr, era capitán cuando empezó la guerra. Rubio, bien parecido, y con una soberbia voz, poseía una cualidad de autoridad innata y, por supuesto, "Leclerc" era sólo un seudónimo adoptado por medidas de seguridad después de la ocupación de Francia por los alemanes. De hecho, él era el Vizconde de Haute Coque. Herido y hecho prisionero en la batalla de Francia, Leclerc se las arregló para escapar a un castillo propiedad de unos parientes. Desde allí, y viajando en bicicleta, llegó al Canal de la Mancha, y después se las arregló para cruzar a Inglaterra. Habiéndose unido a De Gaulle, fue enviado al Camerún para organizar la resistencia contra las autoridades de Vichy y desde allí destinado a la provincia del Chad. Sus tropas estaban compuestas principalmente por Saras mandados por oficiales y suboficiales franceses, y todos ellos buenos combatientes, pero el problema de los suministros era enorme. Vehículo en malas condiciones que caía en sus manos era desguazado para proporcionar piezas de repuesto para sus cañones, y no estaba muy orgulloso de tener que rebuscar en los montones de desperdicios. El oficial de su plana mayor, capitán De Guillebon, un hombre alto, delgado y enérgico, conocía perfectamente al coronel e iba a desempeñar un importante papel en los sucesos que iban a desarrollarse.

Para la operación de Kufra, Leclerc dis-

El general Leclerc, comandante de los Franceses Libres.

ponía de 100 soldados europeos y 300 nativos con un armamento de cuatro ametralladoras pesadas, 26 ametralladoras Lewis, dos cañones de 37 mm., cuatro morteros y un cañón de 75 mm. Los medios de transporte de que disponía eran varias camionetas Bedford y un variado surtido de camiones. Bajo su mando estarían también las patrullas del LRDG T y G, cuya misión era la de proteger el avance y reconocer Uueinat, donde el enemigo había establecido una guarnición militar. La fuerza partió de Faya (base principal de Leclerc) el 26 de enero. El itinerario de marcha comprendía Unianya Kebir, que Leclerc había elegido como base avanzada —estaba a 270 kilómetros al Noroeste— y desde allí, por Sarra y Bishara Wells (Pozos de Bishara), a Kufra.

En aquella época las fuerzas francesas contaban con muchas virtudes, pero desgraciadamente la seguridad no estaba entre ellas. Durante muchos días antes de la marcha hacia Kufra, el saludo común en las calles de Faya era "Vers Kufra". Los italianos se habían dado ya cuenta de la intensa actividad en las comunicaciones por radio y sabían perfectamente lo que iba a suceder. Todas sus guarniciones militares fueron alertadas y la aviación inició una vigilancia intensiva en el desierto. La operación no tuvo un feliz comienzo. Los vehículos franceses comenzaron a averiarse debido a las dificultades que ofrecía el terreno y al segundo día de marcha se levantó una violenta tormenta de arena. Estos eventos obligaron a los franceses a detenerse y las patrullas del LRDG tuvieron que adelantar a los vehículos detenidos, rodeados de los soldados que se protegían de la tormenta. Aun para los veteranos del desierto las condiciones eran anormalmente adversas y los patrulleros, a pesar de la protección de sus gafas, no podían evitar que la arena se les metiera en los ojos. Sin embargo, por la tarde alcanzaron una depresión protegida con un lago en el centro; al otro lado del lago estaba el fuerte de Unianya Kebir.

El 31 de enero, por la mañana, Clayton y la patrulla G se adelantaron para reconocer Yebel Sherif, puesto enemigo 100 kilómetros al Sur de Kufra. Componíase su fuerza de 44 hombres y 11 vehículos. A buena marcha pronto alcanzaron el pozo de Bishara, encontrando que había sido destruido, y como descubrieron rodadas recientes de vehículos a su alrededor, decidieron trasladarse hacia el Norte y esconderse en una cadena de bajas colinas. Clayton ordenó que los hombres se dispersaran y escondieran los vehículos, pero a pesar de todo no pudieron evitar ser localizados al poco rato. Siete vehículos de la Compañía Autotransportada Sahariana —equivalente enemigo del LRDG—, protegidos por tres aviones, surgieron bramando a través del desierto. Los italianos iniciaron el fuego inmediatamente con ametralladoras y cañones Breda, una de las armas más eficaces que el ejército italiano ha tenido. Antes de que Clayton pudiera organizar la defensa, tres vehículos habían sido destruidos. Actuando serenamente, intentó replegar el resto de sus fuerzas hacia el Sur para montar un contrataque. Pero entonces fue atacado por un avión mandado por el capitán Moreschini; al poco rato fue herido y su vehículo averiado. No tuvo más remedio que rendirse.

Otro de los vehículos era conducido por Moore, soldado de caballería neozelandés, y en el que iban dos soldados, Easton y Winchester; este último fue herido en la garganta. El cuarto miembro de la tripulación, un ajustador de armas llamado Tighe, sufría de alguna herida interna. Abandonando la acción, su coche fue atacado por el avión, y mientras las bombas comenzaban a explotar, echaron pie a tierra y se refugiaron en las rocas. Desde allí observaron cómo los italianos presenciaban la escena, pero ninguno se acercó hacia ellos, y al caer la noche, muertos de frío, discutieron lo que iban a hacer. Las alternativas que se les presentaban no eran muy halagüeñas: o realizar una marcha de 110 kilómetros hasta Kufra y entregarse al enemigo, o retroceder siguiendo las rodadas de los vehículos durante 300 a 500 kilómetros y esperar que mientras tanto alguien los recogiese. Moore, líder natural del grupo, era partidario de la segunda solución y tras breve discusión esto fue lo que se acordó. Por fortuna, de la destrucción del vehículo pudo salvarse una lata con dos galones de agua, aunque carecían en absoluto de alimentos. Las aventuras que pasaron estos cuatro hombres ilustran con toda su crudeza los peligros a que se veía expuesto el LRDG y, por supuesto, cualquiera que actúe en el desierto, y merece la pena que se cuente con algún detalle. La historia se ha tomado de las órdenes regimentales de los guardias escoceses del día 7 de abril de 1941.

"Bajo el implícito liderazgo de Moore emprendieron aquella increíble marcha, llevando por turno la preciosa lata de agua. Aquel día fueron sobrevolados por un

avión italiano, pero aparentemente nos les divisó.

Al tercer día encontraron un bote de compota de dos libras caído de uno de los vehículos en su camino hacia el Norte. Aquel mismo día se lo comieron todo. Al cuarto día Tighe se fatigó mucho y al día siguiente persuadió a sus compañeros para que lo abandonasen, pues se daba cuenta que entorpecía su marcha. Antes de marcharse le dejaron la ración de agua que le correspondía en una botella que habían recogido.

El sexto día se levantó una violenta tormenta de arena, pero Moore, Easton y Winchester se las arreglaron para llegar hasta Sarra rastreando las marcas de las rodadas de los coches, que rápidamente iban haciéndose menos visibles. Allí pasaron algún tiempo en un cabaña ruinosa, pero con aceite de motor abandonado por allí se bañaron los pies y encendieron fuego para calentarse por la noche. Habían recorrido 200 kilómetros.

A la mañana siguiente continuaron la marcha hacia Tekro, a 260 kilómetros de distancia. Las huellas de las rodadas de los coches habían desaparecido en largos trechos del camino, por lo que encontraban gran dificultad en seguir la pista.

Vigilancia en el desierto: Furgonetas de 1.500 kg. en misión de reconocimiento. Abajo: **Una patrulla se aprovisiona antes de partir del Cuartel General en el Desierto.**

Mientras tanto, Tighe, que había estado luchando durante todo aquel séptimo día, consiguió llegar a la cabaña al anochecer sin fuerzas para continuar caminando.

En la tarde del noveno día, una patrulla francesa que regresaba de efectuar un reconocimiento de la posición enemiga de Kufra, se encontró en Sarra a Tighe. Estaba todavía consciente y su primer pensamiento fue explicarles que sus tres compañeros estaban más adelante. Los franceses organizaron en seguida un grupo de rescate, pero no pudieron encontrar la pista en la oscuridad. Aquel mismo día, dos aviones franceses localizaron a Moore y a Winchester. Por entonces el agua se había acabado y Easton iba quedándose rezagado. El avión les arrojó comida y una botella de limonada —todo lo que llevaban consigo—, pero ni Moore ni Winchester se dieron cuenta de la comida, y por lo que respecta a la botella, al caer se destapó, por lo que sólo quedaron dos dedos de líquido. Después de este suceso los dos hombres continuaron la marcha independientemente: Moore delante, y el pobre Winchester, medio delirando y luchando, tras él. Finalmente, al décimo día otra patrulla de rescate encontró primero a Easton a unos 80 kilómetros al Sur de Sarra y luego a Winchester 20 kilómetros más lejos. Los dos sin poder caminar y tirados en la arena completamente agotados. La patrulla encontró a Moore a 110 kilómetros al Sur de Sarra y a 340 kilómetros del punto de partida. Aunque dando tumbos, él siguió andando. Perfectamente consciente y normal, los saludó como si fueran unos conocidos durante una carrera pedestre.

Por su comportamiento y valor, Moore fue recompensado con la DCM, y Jhon Easton, que murió a consecuencia de la herida de su garganta, después de ser salvado, recibió como homenaje póstumo una citación en la orden.

Pero volvamos a la patrulla. Apresado Clayton, el mando recayó en el capitán Ballantyne, que ante el refuerzo de dos vehículos blindados que habían recibido los italianos, estimó que era imposible el continuar la lucha y retrocedió con los supervivientes para unirse a la patrulla G y Leclerc. Después de una breve conferencia, Leclerc decidió establecerse temporalmente en Tekro, enviar de vuelta a las patrullas del LRDG y efectuar un reconocimiento con fuertes efectivos sobre Kufra. Se decidió que Ballantyne y uno de los coches de la patrulla K fuera con

los franeceses como guía. El resto de los vehículos volvió a El Cairo.

Leclerc llegó a Kufra el 7 de febrero y aquella misma noche entró en acción. Mientras un pequeño grupo se encargaba del centro administrativo de Giori, el capitán de Guillebon condujo a tres coches al aeródromo, donde incendió un avión que allí se encontraba. La explosión pareció despertar a la guarnición italiana del fuerte, que comenzaron a disparar furiosamente y a lanzar cartuchos luminosos de color verde. Por desgracia, aquéllos eran la señal convenida para que entrasen en acción las reservas francesas y para desesperación del capitán de Gillebon; doce Bedfords con los faros encendidos se lanzaron contra el oasis. Pronto se vieron atascados en la arena y entonces se organizó un verdadero casos, mientras la guarnición del fuerte disparaba la mayor parte de sus municiones.

Sin embargo, el reconocimiento había proporcionado a Leclerc suficiente información para montar su ataque principal y el 17 de febrero inició el avance desde Sarra. Pronto sufrió el ataque de las Compañías de Autos del Sahara italianas, pero una rápida intervención de de Gillebon consiguió desbordar a los italianos, los cuales por la tarde se retiraron en dirección a Tazerbo. Esto cambió la situación en favor de Leclerc, porque, privado de su fuerza de ataque móvil, los italianos, encerrados en el fuerte, perdieron su moral y tras una sostenida intervención del cañón de 75 mm., estuvieron dispuestos a discutir los términos de su rendición. El día 28 por la mañana un soldado portando una bandera blanca salió del fuerte; conducido ante Leclerc, le entregó una nota en la que se sugería que los heridos de ambos mandos fueran puestos en una zona neutral contra la que nadie dispararía. Leclerc contestó que sólo trataría con un oficial, y efectivamente, a las 16,00 horas el oficial se presentó. Este repitió la petición formulada anteriormente, pero luego le preguntó: "Solamente a título de curiosidad, ¿podría usted decirme cuáles podrían ser las condiciones de la rendición?". Comprendiendo Leclerc que el enemigo estaba casi acabado, ordenó a sus patrullas que aumentasen la presión y al oficial que mandaba el cañón de 75 mm.

Arriba: **La resistencia italiana se tambaleaba: Prisioneros cerca de Tobruk, 1941.**
Abajo: **El nuevo enemigo: Hombres del Afrika Korps, de Rommel, en acción.**

que aumentase la cadencia del fuego. Esta acción había de tener el efecto deseado y en la madrugada del día 1 de marzo Leclerc vio ordeando en lo alto del mástil del fuerte una bandera blanca. Una hora después entró en la plaza, encontrando a su guarnición, formada por 74 italianos y 352 libios, formados en la patio de armas. Su armamento consistía en 53 ametralladoras y cuatro cañones Breda de 20 milímetros. Con tales medios podían haber resistido durante semanas, suponiéndoles valor y deseos de luchar. Por así decirlo, estaban aterrorizados de las tropas coloniales francesas y suplicaron a Leclerc que los mantuviera alejados del fuerte. Graciosamente consintió Leclerc y colocó a un clérigo francés, el padre Bronner, en la puerta de centinela. Para completar el ambiente de ópera cómica en que acabó la operación estaba el último parte del comandante del puesto, una copia del cual fue encontrada en su oficina: "Estamos "in extremis". Viva Italia. Viva el Rey Emperador. Viva el Duce. Roma, yo te abrazo".

Los italianos habían estado en Kufra durante diez años y cuarenta días, pero su reinado había terminado para siempre. Por lo que se refiere al LRDG, con la posesión de Kufra disponían de una magnífica base de operaciones desde la que lanzarían sus incursiones en los meses venideros.

Durante todo el mes de enero, y bastante de febrero, el triunfante avance de Wavell continuó por la Cirenaica. Tobruk, Derna, Barce, Bengasi, Agedabia y finalmente El Agheila cayeron en su poder. Más de diez divisiones y gran número de aviones italianos fueron completamente destrozados. En total, Wavell y sus dos divisiones hicieron 130.000 prisioneros y capturaron 850 cañones y 400 carros de combate, aparte de los vehículos normales.

Pero Wavell no tuvo tiempo para descansar, porque ya en Londres se habían tomado importantes decisiones: el flanco de las fuerzas inglesas se aseguraría sin sobrepasar Bengasi por el Oeste, y se ayudaría a los griegos amenazados por la posibilidad de un ataque por las potencias del Eje. Para complicar el asunto aún más existía una creciente evidencia de que Hitler planeaba poner el pie en el Norte de Africa y pronto se esparció el rumor de la unidad denominada Afrika Korps, al mando del general Rommel. Los rumores eran ciertos. El 31 de marzo, mucho antes que nadie lo imaginase, estaba preparado

Veloz y brillantemente dirigido el Afrika Korps, toma la iniciativa.

para entrar en acción. Rommel inició las operaciones apoderándose de El Agheila y después, en un rápido avance, obligó a las fuerzas de Wavell a retirarse a la frontera egipcia. Rommel disponía de mejores carros y de cañones contra carros más pesados que los ingleses, y, sin lugar a duda, era un contrincante más peligroso que Graziani. Era un general que comprendía la guerra de rápidos movimientos, y la tarea de la LRDG —especialmente cuando su fuerza aérea aumentó— iba a resultar mucho más dura. Afortunadamen-

te, Tobruk resistió y Rommel juzgó arriesgado traspasar la frontera egipcia. También otras dos plazas permanecían en poder de los ingleses —Kufra y Yarabub—, esta última situada al Norte del Mar de Arena y a unos 240 kilómetros cerca de Sollun. Desde Yarabub y Siva, 160 kilómetros más al Este, el LRDG actuaba con un escuadrón solamente; el resto del grupo permanecía en Kufra, en donde el coronel Bagnold actuaba como comandante militar de la guarnición.

El verano de 1941 fue un verano fustrante para el LRDG. Gran parte de sus energías se emplearon en mantener a Kufra abastecida, porque la fuerza defensiva sudanesa, responsable de esta misión, tenía muy poca idea de cómo hacerlo. Hasta julio no estuvieron los sudaneses en condiciones de valerse por sí solos y las patrullas de Bagnold pudieron entonces continuar con sus actividades. Existían, sin embargo, otros problemas. Guy Prendezgast, que había llegado a ser el segundo comandante del grupo, se dio cuenta en seguida que la unidad debería tener su aviación propia para operar con eficacia y comenzó a importunar a la RAF. Esta reciente arma, dispuesta a mantener todo lo que volase bajo su control exclusivo, se mostró inflexible y al final Prendergast tuvo que persuadir al ejército para que comprase dos aviones Waco a sus propietarios egipcios. En agosto, Prendergast sustituyó en el mando a Bagnold, ascendido a general de brigada y nombrado segundo jefe de Transmisiones del Oriente Medio.

Aunque frustradas sus actuaciones, el LRDG no permaneció inactivo; la patrulla T reconoció el desierto de Sirte, zona interior de la región de El Agheila; otras patrullas vigilaron carreteras, y los oficiales fueron enviados fuera para dar cursos de navegación (el ejército había empezado a darse cuenta de que, a diferencia del LRDG, muchas unidades se perdían en cuanto abandonaban las carreteras costeras). Mitford reconoció con una patrulla la región de Yalo, más allá del Mar de Arena de Khalanchio, y operaciones como éstas, útiles, aunque no espectaculares o dramáticas, fueron realizadas por la unidad. Al finalizar el verano, la unidad se preparó para intervenir activamente, pues se había sabido que en El Cairo había tenido lugar una entrevista que iba a causar un gran impacto en sus misiones operativas y que iba a implicar a la unidad en uno de los más extraordinarios episodios de la guerra en el desierto.

Izquierda y abajo: **Vigilancia de carreteras: Desde una posición oculta, hombres del LRDG observan los movimientos de tropas enemigas.**

El jefe de Escocia

Teniente coronel David Stirling, creador del Servicio Especial Aéreo (SAS).

Una mañana de julio del año 1941, un hombre joven, alto y moreno, de agradable sonrisa y aspecto elegante, que caminaba apoyándose en unas muletas, estaba a la entrada del Cuartel General del ejército del Oriente Medio en El Cairo. Careciendo del pase reglamentario para penetrar en el edificio, se las ingenió astutamente para que los centinelas le dejaran pasar y al poco rato penetró dando bandazos por un pasillo y se metió en las oficinas de un comandante del Estado Mayor del ayudante general. Disculpándose por su brusca entrada, el militar se presentó, diciendo que su nombre era David Stirling, del Regimiento de Guardias escocés y que en la actualidad estaba destinado en el Comando n.º 8. Dijo que tenía que tratar asuntos de gran interés con el general Auchinleck, a la razón comandante en jefe, puesto que había sustituido recientemente al general Wavell. Sin dejarse impresionar por las palabras de su interlocutor, del cual no tenía una opinión muy favorable que digamos, puesto que el mayor había sido profesor suyo en un curso de táctica, y en más de una ocasión —las costumbres noctámbulas de Stirling producían el consabido efecto matutitno— le había cogido dando cabezadas a sus explicaciones y no precisamente de asentimiento, el mayor rehusó ayudarle y ni siquiera prestó atención a lo que le decía sobre sus planes. Una llamada telefónica interrumpió la conversación; era un informe de la puerta principal comunicando la entrada de un oficial sin autorización. Mientras el mayor atendía la llamada, Stirling se deslizó fuéra de la oficina y, dando unos cuantos pasos desgarbados por el pasillo, se introdujo en una oficina en cuya puerta se podían leer las siglas DCGS. Estas iniciales no le decían nada, pero el hombre que estaba sentado en el despacho le era muy familiar. Era el general Neil Ritchie, segundo jefe del Estado Mayor de las Fuerzas del Oriente Medio. En el ejército inglés, en aquella época, el que un oficial subalterno entre en el despacho de un general sin una solicitud previa es poco corriente, pero entrar sin ni siquiera pedir permiso es algo que jamás se ha oído decir. Si Stirling no hubiera sido un hombre de tan extraordinaria personalidad, lo normal hubiese sido que se hubiese disculpado y después haberse marchado rápidamente. Pero no lo hizo, y en lugar de ello, tras disculparse por la brusquedad de su llegada, insistió en que tenía que tratar asuntos de verdadera importancia con el general. Un extraño silencio se produjo durante un minuto; luego, bien fuera por comunidad de sentimientos (ambos eran escoceses), o quizá porque le impresionó la autoridad que emergía de la personalidad de Stirling, Ritchie le invitó a sentarse. De esta manera, se inició la conferencia. Sacando un memorándun y leyéndolo rápidamente, Stirling le dijo que pretendía destruir en tierra la fuerza aérea de Rommel. Para llevar a cabo esta empresa necesitaba formar una pequeña unidad de hombres escogidos y lanzarlos en paracaídas detrás de las líneas enemigas antes de que se iniciara la próxima ofensiva. Ritchie tomó el documento y lo leyó detenidamente, después levantó la vista y le dijo que aquel plan muy bien podía ser el que GOC estaba necesitando. Una vez que hubiese sido estudiado con todo detalle, el general le dijo a Stirling que sería llamado y dicho lo cual llamó al comandante de la ayudantía general, que, ocultando su sorpresa, se encontró embarcado en las cuestiones administrativas que el plan requería, en el caso de que fuese aprobado definitivamente. Una vez que hubieron salido del despacho, el mayor le advirtió que cumpliría con su deber, pero que de él no conseguiría nada más.

En el ejército inglés la familia y los parientes sirven para conseguir muchas cosas, quizá demasiadas. Haciendo averiguaciones, Ritchie supo que Stirling pertenecía a una familia de abolengo y cuyos antepasados habían luchado en las fronteras durante siglos; además, tenía dos hermanos en el Regimiento de Guardias escoceses y otro era tercer secretario de la Embajada británica en El Cairo. Puede ser que también le hubiera interesado saber que David se había estado entrenando antes de la guerra para intentar por vez primera conquistar la cima del monte Everest. Las lesiones que sufría actualmente se las produjo en un desgraciado salto en paracaídas: la seda del paracaídas se había enganchado en la cola del avión, haciendo que bajase demasiado aprisa y siendo ésta la causa de que al tocar tierra sufriera lesiones en la espalda y ambas piernas. Se encontraba ya muy mejorado, pero durante el período de forzosa inmovilidad que había tenido que guardar en el hospital había pensado mucho, y cada vez que ponderaba la organización del Comando n.º 8, estaba más convencido de que era demasiado numeroso y estático. Lo que

El general Neil Ritchie, derecha, el hombre que tuvo fe en Stirling, conversa con el general Sir Claude Auchinleck.

se necesitaba era una unidad mucho más pequeña que pudiera viajar con rapidez, hacer su trabajo en una hora, más o menos, y rápidamente desaparecer. Si una incursión de esta clase tenía éxito, las pérdidas del enemigo serían grandes, y si, por el contrario, fracasaba, las pérdidas propias serían mínimas. Como ejemplo del principio de economía de fuerzas, el argumento de Stirling era difícilmente rebatible.

Auchinleck, que a la sazón era presionado por Churchill para que lanzase una ofensiva para la que todavía no estaba preparado, no desoyó los argumentos de Stirling. Tres días después de su entrevista con Ritchie, Stirling se encontró de nuevo en el GHQ (Cuartel General del Comandante en jefe), en donde le comunicaron que tenía el permiso para seguir adelante con sus planes. Se le autorizó para escoger seis oficiales y 60 hombres y establecer un campo de entrenamiento en la zona del Canal de Suez. Su unidad estaría bajo el mando directo del general en jefe y su primera misión sería la destrucción de aviones y campos de aviación alemanes situados en la zona avanzada, la noche anterior a la ofensiva, que iba a ser lanzada en el próximo noviembre. Stirling sería ascendido a capitán y su unidad sería denominada Destacamento L de la Brigada SAS. Estas iniciales significaban Servicio Aéreo Especial y se aplicaban para designar una unidad que no existía en la realidad, con el propósito de engañar al enemigo haciéndoles creer que unidades paracaidistas habían llegado al Oriente Medio. Estos detalles se los explicó Auchinleck personalmente, quien, finalizada la entrevista, le estrechó la mano y le deseó buena suerte. A continuación Stirling fue entregado al jefe del Servicio de Información Militar y a las Secciones A y Q del Estado Mayor (encargadas de las cuestiones administrativas) para fijar los detalles concernientes a la organización y aspectos operativos de la nueva unidad. No le sorprendió en absoluto que el ambiente que en estos lugares se respiraba le fuera algo reservado, por no decir hostil.

Cualquiera que haya servido en el ejército (y no sólo en el inglés), las razones que existían para que sucediera lo que le pasaba a Stirling eran clarísimas. Los soldados profesionales detestan las unidades especiales, o "ejércitos privados", como a veces son denominadas. En parte, es por la envidia que les da su popularidad y por las mayores posibilidades de conseguir ascensos que estas unidades proporcionan y también por la firme creencia de que los gastos que ocasionan no compen-

Stirling, a la derecha, con Paddy Mayne.

El Jeep Wylies.
Utilizado por el SAS en el desierto Occidental, menos espacioso que la furgoneta de 1.500 kg. Chevrolet, pero más fácil de ocultar. Estaba armado de una ametralladora de 1,27 centímetros de calibre Browning y dos ametralladoras gemelas de 0,303 de calibre, marca Lewis utilizadas en aviación.

Ametralladora inglesa Vickers de 0,303 de calibre.
Este arma, segura y precisa, fue la ametralladora media normal utilizada durante toda la guerra por el ejército inglés. Montada en los vehículos, se utilizó extensamente en las incursiones en el desierto. Automatismo: **Retroceso producido por los gases de la pólvora.** Refrigeración: **Por agua.** Peso: **18 kg. con el agua de la refrigeración.** Munición: **Balas de 0,303 de calibre engarzadas en cintas.** Velocidad de fuego: **450-550 disparos por minuto.**

san los resultados positivos que consiguen. El concepto ortodoxo que existe en la milicia es de que cualquier unidad normal puede ser adiestrada para lo que se quiera. Sabiendo todo esto, a Stirling no le sorprendió cuando en la Sección Q le dijeron que no tenían tiendas de campaña y que tendría que esperar. Era obvio que le iba a costar trabajo conseguir todos los elementos que necesitaba, empezando por los utensilios de cocina. Sin embargo, había un factor que facilitaba la tarea y era que, como la unidad dependía directamente del comandante en jefe, sus necesidades tenían que ser cubiertas a tiempo, porque si no Auchinleck querría saber por qué no se habían cumplido sus órdenes. Por eso, Stirling se concentró por el momento en reunir a la gente que necesitaba.

Como era de esperar, había abundancia de voluntarios donde escoger. Entre los oficiales eligió a Jook Lewes, soldado osado, aunque gran erudito y organizador; a un irlandés llamado McGonigal; dos ingleses llamados Bonnington y Thomas, y a un escocés llamado Bill Fraser, cuyo padre y abuelo habían sido suboficiales y habían servido en el Regimiento de los Highlanders de Gordon. Finalmente eligió a Paddy Mayne, un irlandés jugador internacional de rugby y dotado de una fortísima complexión física —a la sazón se encontraba arrestado por haber derribado a un oficial de mayor categoría que él—, que al saber que allí había una ocasión real de "sacudir" al enemigo, no dudo en aceptar. En qué condiciones o por qué motivo se vio libre del arresto es algo que no está muy claro, pero al día siguiente estaba trabajando afanosamente en compañía de Stirling.

El campamento se levantó en Kabrit, un pueblo situado en el borde del Gran Lago Amargo (Great Bitter Lake). Se componía solamente de tres tiendas —dos pequeñas para los hombres y una grande para el material—, un cartel con el nombre de la unidad y unas pocas tablas, mesas y sillas. Excepto por sus reducidas dimensiones, era idéntico a cualquier otro campamento de la zona del Canal, con el mismo calor, polvo, moscas y con el mismo paisaje árido y monótono.

Pero las intenciones de Stirling no eran seguir viviendo en aquellas condiciones y había ya reconocido un desaprovechado campamento perteneciente a los neozelandeses a unos pocos kilómetros de distancia y que a la sazón estaba desocupado y guardado por unos pocos centinelas indúes. La incursión nocturna —primera operación de la unidad— fue un gran éxito, proporcionándoles, además de 15 pequeñas tiendas, gran cantidad de mobiliario y equipo, incluyendo un piano. En veinticuatro horas Stirling transformó su campamento, convirtiéndolo en el más elegante del contorno.

A continuación comenzaron los entrenamientos. Desde el primer momento, Stirling puso en claro que, dado el carácter especial de aquella unidad, no iban a perder el tiempo en formaciones, desfiles ni a fiscalizar conductas personales. Cuando fueran con permiso a El Cairo, no quería ni altercados, ni peleas. Toda la energía iba a emplearse en la acción contra el enemigo. La mayoría de la instrucción versaba sobre asuntos rutinarios: instrucción física, lectura de planos, tiro y armado y desarmado del armamento, incluyendo Barettas italianas y Schsmeissers alemanes, pero en el programa, además, Stirling introdujo ejercicios nocturnos de adiestramiento en el desierto. Stirling pretendía, por todos los medios, mejorar las condiciones físicas de sus hombres y su capacidad de reacción. Hombres cuya dureza flaquease en situaciones peligrosas no los quería en su unidad. Seguidamente se iniciaron los lanzamientos en paracaídas. Este programa, improvisado e incompleto, costó la vida a dos hombres al fallarles el paracaídas. Sin embargo, tales desgracias proporcionaron a Stirling una ocasión para demostrar su valor y al siguiente día de producirse los accidentes él era el primero que saltaba.

Desde primeros de noviembre se intensificaron los preparativos para la primera intervención de la unidad. La acción que se pretendía realizar, verdaderamente ambiciosa, consistía en efectuar simultáneamente incursiones en cinco aeródromos situados en la zona avanzada con objeto de destruir la masa de la aviación de ataque de Rommel. El plan presentaba grandes problemas y uno de los más puntiagudos radicaba en la clase de los explosivos que se iban a emplear. ¿Cómo una unidad tan reducida podía llevar tal cantidad de bombas incendiarias y artefactos explosivos que se precisaban para destruir los aviones? Después de largas discusiones se llegó al acuerdo de que se necesitaba una bomba que reuniese ambas características, pero un experto que vino de El Cairo les dio pocas esperanzas. Los experimentos, según el técnico, durarían meses, quizá años, lo cual enfureció a Stir-

ling. Con su marcha estaba claro que si la unidad necesitaba una bomba especial tendría que ser inventada por ellos mismos. Después de dos ruidosas semanas y muchos fracasos, Jook Lewes terminó la construcción de una bomba incendiaria y explosiva a la vez que pesaba algo menos de 450 gramos, pero lo suficientemente potente para destruir un aparato. Calculando que un hombre podría llevar dos docenas de bombas, el poder destructor de la unidad era enorme, suponiendo, por supuesto, que pudieran llegar hasta donde estaban los aviones.

Exceptuando a Auchinleck y Ritchie, en El Cairo todo el mundo pensaba que no podrían conseguirlo. Durante el período de instrucción, oficiales del Estado Mayor del ejército y de la RAF visitaron Kabrit y se quedaban pasmados de lo que estaba sucediendo. No podían comprender cómo Stirling había podido realizar sus ideas; estaba bien claro que sus dotes persuasivas —ellos comentaban— eran mucho más eficaces que sus conocimientos militares.

A pesar de todo, Stirling estaba empeñado en seguir adelante con sus planes. Es más, los detractores de su idea en el GHQ (Cuartel General) agudizaron su resolución de continuar su empresa, y después de ciertos molestos comentarios de un capitán de un grupo de la RAF, Stirling se apostó a que su unidad era capaz de efectuar una incursión en el campo de aviación de Heliópolis, pero colocando unos letreros en los aviones en lugar de bombas. La operación se planeó con gran cuidado y en ella intervinieron 40 hombres. Su llegada al aeropuerto se efectuó sin el más mínimo problema; colocaron 45 letreros y marcharon sin ser vistos. El capitán, bastante asombrado, envió a Stirling un cheque de 10 libras esterlinas y una carta en la que le comunicaba que la vigilancia del campo sería mejorada. Dicen los rumores que los arrestos volaron en todas direcciones y que los oficiales de seguridad de Heliópolis estuvieron durante algún tiempo bastante disgustados. Pero a Stirling lo único que le importaba era que había demostrado hasta dónde podía llegar.

Sin embargo, había llegado la hora de terminar con aquellos juegos de guerra, pues la ofensiva de Auchinleck, tendente a expulsar a Rommel de Cirenaica y a auxiliar a Tobruk, iba a iniciarse el 18 de noviembre de 1941. La noche anterior —así se había planeado— el SAS efectuaría incursiones en cinco aeropuertos en la zona Gazala-Tmimi, lanzándose sus hombres en paracaídas en la oscuridad con veinticuatro horas de antelación. Durante las horas de luz del día 17 se esconderían en las alturas que se extienden hacia el Sur desde la carretera de la costa con objeto de estudiar sus objetivos. Por lo noche se dirigirían a los aeropuertos, abrirían un paso en las alambradas y colocarían las bombas; después se dirigirían a un punto de reunión donde el Escuadrón A del LRDG les esperaría para transportarlos de vuelta a la base de Siva.

Aunque esto pueda parecer simple, la

Derecha: **Hora del descanso: Tres barbas, dos cigarrillos.**
Abajo: **A retaguardia del enemigo la supervivencia exige que por lo menos un hombre vigile.**

A pesar de su edad (en 1939 estaba ya anticuado), el transporte-bombardero Bristol Bombay realizó un valioso servicio en el teatro de operaciones del Oriente Medio. Motor: **Dos motores radiales de 1.010 CV. Bristol Pegasus XII.** Envergadura: **29 metros.** Velocidad máxima: **308 Km/hora.**

operación necesitaba un gran trabajo de planificación y hubieron de solucionarse muchos problemas. Era la primera operación utilizando paracaidistas que se realizaba en la Campaña del Desierto y los preparativos de todos los elementos para el lanzamiento —bombas, espoletas, armas portátiles y municiones— estuvieron listos tras muchas vacilaciones.

Luego el tiempo cambió. En la mañana del 16 se levantó un viento fuerte y las predicciones meteorológicas anunciaban lluvias durante las cuarenta y ocho horas siguientes. A las 17,00 horas la velocidad del viento tenía valores de galerna y las posibilidades de montar la operación parecían ser muy escasas. En lugar de caer a tierra en un grupo, los hombres de Stirling quedarían esparcidos por el desierto y muchos de ellos lesionados e incapaces de encontrar sus equipos. El general en jefe del Estado Mayor, responsable ante Auchinleck de la operación, aconsejó a Stirling que la aplazase, pero no se interfirió en sus decisiones. La reacción de Stirling fue marchar al 216 Escuadrón de la RAF, donde sus oficiales estaban esperando cerca de los aviones de transporte que iban a conducirles para discutir con ellos la poco envidiable situación. Si la operación se cancelaba, los chistosos del GHQ se iban a reir de ellos, además de que surgirían insinuaciones de que al SAS se le daba mejor el teatro que la guerra. Si, por otra parte, seguía adelante y fracasaba la operación, se le acusaría de incompetencia y de que sus ideas no valían ni un penique. De todos modos, a Stirling le importaba más la moral de sus hombres que los comentarios de El Cairo y sabía perfectamente que si cancelaba la operación por cualquier motivo, arruinaría su confianza. La reacción de Jock Lewes fue decir que en la guerra las condiciones nunca eran perfectas y que si la unidad esperaba hasta que las condiciones fueran ideales, estarían esperando toda la vida. El resto de los oficiales eran de la misma opinión, por lo que Stirling, aliviado de su preocupación, comunicó al general del Estado Mayor que la operación seguiría el curso planeado.

A las 19,15 horas, los cinco aviones de transporte Bombay calentaron sus motores y el SAS subió a bordo. Además de Stirling, Mayne, Lewes y McGonigal estaban a cargo de los aviones; Fraser y Thomas actuarían como lugartenientes. El viaje no era muy agradable que digamos: los hombres iban esparcidos por el suelo y el equipo apilado en la parte posterior del fuselaje. Los hombres hablaban poco y los que intentaban dormir no tenían mucho éxito. El Mando Aéreo había previsto lanzar bengalas sobre la costa para ayudar a los Bombay a seguir su ruta, pero la tormenta había levantado mucha arena y no podía verse absolutamente nada. Para complicar las cosas, los aparatos tuvieron que alterar su rumbo para evitar el fuego antiaéreo y Stirling empezó a preguntarse si al final no iba a terminar perdiéndose toda la expedición.

Entonces, el sargento de vuelo les avisó: en seis minutos estarían en la zona de lanzamiento. Rápidamente todas las puertas fueron abiertas y la ráfaga de aire frío que penetró alertó a todos. Lentamente pasaron los minutos... Cuatro minutos faltan para saltar... Dos minutos... Un minuto... Luego la luz verde se encendió y Stirling se adelantó unos pasos y luego saltó. Rápidamente uno tras otro, los restantes componentes del grupo fueron saltando; no hubo ninguno que vacilase. Fuera del avión la oscuridad era completa e imposible decir cuándo se produciría el impacto de la caída en tierra. Para Stirling ésta se produjo sin previo aviso, como un golpe fuerte que le dejó inconsciente. Cuando se recobró, se encontró que estaba siendo arrastrado por el suelo e instintivamente se soltó el paracaídas antes de caer de espaldas. Poco a poco fue comprobando sus extremidades y descubrió que no tenía nada roto, por lo cual se puso en pie y comenzó a hacer señales con su linterna. Durante un rato no recibió respuesta alguna y de hecho le costó una hora reunir a sus hombres —excepto uno, que no pudo ser hallado—, y supo que hasta cierto punto todos sufrían lesiones o heridas. Casi tan deplorable como esto era el hecho de que sólo pudieron encontrarse dos de los diez cajones de suministro, y éstos contenían mantas, botellas con agua, comida y media docena de bombas Lewes, pero sin espoletas. Las posibilidades de la unidad de destruir aviones eran nulas. Stirling había cometido su primer error.

Considerando inútil su permanencia en aquel lugar, Stirling decidió enviar a sus hombres al lugar convenido para la reunión en tanto que él y el sargento Tait se dirigieron hacia el Norte para alcanzar la carretera de la costa. Si él no podía destruir aviones, podía al menos efectuar un reconocimiento. Teóricamente, la carretera debería haber estado solamente a 16 kilómetros, pero como pronto se demostró, el grupo había sido lanzado demasiado lejos hacia el Sur, y hasta las 04,30 no llegaron hasta las alturas. A las 05,30 comenzó a llover, fenómeno realmente extraordinario en esta zona, y pronto los uadis se convirtieron en grandes torrentes. Una y otra vez se encontraron los dos hombres teniendo que vadearlos con agua hasta las caderas; la única ventaja que tenían era que no pasarían sed y que no podrían ser localizados por la aviación enemiga. Sin embargo, el tiempo se puso tan malo que ni siquiera un reconocimiento limitado era posible, y de mala gana Stirling se dirigió al Sur hacia el punto de reunión. Llegados al punto, Stirling vio a Jake Easonsmith, del LRDG, atizando un fuego; después a Fraser y a Jock Lewes. Sus experiencias habían sido aproximadamente las mismas y ninguna había conseguido realizar nada positivo. Cuando Paddy Mayne llegó, su historia fue tan triste como la de los demás; y con respecto a los grupos de McGonigal y Bonnington, no había signo de ellos por ninguna parte. Tras esperar un día y media, Stirling decidió regresar a Siva; de siete oficiales y 55 hombres que habían partido para realizar la operación, solamente quedaron cuatro oficiales y 18 hombres. En lugar de probar su eficacia al GHQ, lo único que había obtenido era un fracaso.

Stirling, aunque deprimido, no estaba desesperado, porque esta operación, a pesar de su rotundo fracaso, le había enseñado muchas cosas. Para comenzar, él había sido capaz de moverse libremente por el flanco del enemigo. En segundo lugar, había visto cómo funcionaba el LRDG. Había conseguido llevar a los supervivientes de esta unidad 400 kilómetros a través del desierto hasta Siva sin el mínimo problema; y si podían haber regresado del golpe de mano, él pensaba que podían perfectamente haberle llevado hasta el mismo punto. Lamentablemente tenía que admitir que los peligros que encerraba un lanzamiento en paracaídas convertían este medio de transporte en algo impracticable. ¿Pero cooperaría el LRDG? ¿Podían encajar sus operaciones en su ya apretado programa? Sus conversaciones con Jake Easonsmith, y posteriores contactos con Don Steele no dejaron lugar a dudas. Kennedy Shaw nos ha dejado en sus escritos: "Eran unos compañeros maravillosos.

Podíamos explotar hasta el máximo nuestra característica más acusada: la habilidad para colocar a quien quiera que fuese en cualquier parte detrás de las líneas enemigas y en el momento que fuese preciso". Semanas de entrenamiento habían conseguido convertir al SAS en unos artistas en entrar y salir de los lugares durante la noche.

Sin embargo, y aún contando con la cooperación del LRDG, había problemas de organización. Para empezar, Stirling sabía que no podía solicitar refuerzos de Auchinleck —el comandante en jefe y su Estado Mayor tenían ya bastante con la ofensiva— y tendría que usar, por lo tanto, los oficiales y hombres que habían quedado. En segundo lugar, él tendría que adelantar su base de operaciones en Kabrit.

De vuelta a El Cairo, Stirling se enteró de que habían ocurrido grandes novedades. Deteniendo de pronto su retirada, Rommel se había reorganizado, y después, con una rápida maniobra, su ejército había rodeado el flanco de los aliados. Siendo incapaz Cunninghan de afrontar la situación, Auchinleck había enviado a Ritchie para hacerse cargo del mando del Octavo Ejército y muy pronto había comenzado a avanzar nuevamente. Pocos días después, Stirling tuvo una breve entrevista con este último en su puesto de mando avanzado, y se sintió aliviado al hallar que a pesar de su fracaso inicial no había intención de disolver su unidad. Igualmente, no habiendo mucho tiempo para dar instrucciones precisas, él fué más o menos dejado a su libre albedrío en lo que respecta al funcionamiento de su unidad. Esto le encajaba a él perfectamente.

Las siguientes semanas contemplaron a Stirling y su diminuta unidad organizándose en Yalo, oasis situado cerca del rincón Noroeste del Mar de Arena de Kalanchio. Este lugar estaba, sin duda, lejos de la frontera, pero su distancia a la franja costera donde se iba a realizar su próxima actuación lo convertía en un lugar muy seguro. (Si uno se imagina un triángulo isósceles invertido con los lados de 260 kilómetros de longitud, Bengasi ocupa la posición del vértice superior izquierdo, Tobruk el derecho y Yalo en el vértice inferior.) Yalo es un lugar que tiene muy poco que lo haga recomendable en lo referente a paisaje o diversiones; el agua del oasis era salada; chozas de barro rodeando al fuerte componían todas las edificaciones existentes, y aun las palmeras sobrevivían con dificultad. Este lugar había sido ocupado el 24 de noviembre por una columna volante compuesta por el Segundo Regimiento Acorazado del Punjab y el Sexto Regimiento Acorazado Sudafricano, bajo el mando del general de brigada D. W. Reid. Este general les dio la bienvenida, facilitándoles alojamiento y comida. Don Steele y el Escuadrón A del LRDG habían llegado felizmente a Yalo; también, y por lo tanto, se podrían comenzar en seguida las operaciones. La situación era ahora tan favorable como había sido anteriormente.

Izquierda: **Puesto de ametralladora ligera italiano: Un arbusto retorcido es mejor que no tener ninguna protección.**
Abajo: **En el desierto puede hacer frío: Hombres de la Patrulla Rodesiana del LRDG se preparan para partir.**

Las incursiones desde Yalo

Durante el mes de diciembre de 1941 Rommel continuó retirándose, siendo su plan hacerlo hasta Agedabia y El Agheila, endosando así a los ingleses el problema del alargamiento de su línea de comunicaciones. Aunque algo apaleadas, sus fuerzas estaban todavía intactas y llenas de coraje, y en cualquier momento era posible que él pudiera reagruparlas y enviar otra de sus fulminantes golpes con sus unidades acorazadas. A primeros de diciembre, Reid informó a Stirling de que tenía órdenes de salir de Yalo en dirección Norte y establecer contacto con el general de brigada J. C. O. Marriott, que mandaba la 22.ª Brigada de Guardias. Esta marcha formaba parte de un plan para atrapar a Rommel en su retirada hacia Bengasi. Desgraciadamente, Reid estaba falto de combustible y de suministros y, al parecer, su salida de Yalo no iba a poder efectuarse hasta el 22 de diciembre. Además, estaba preocupado por los posibles ataques aéreos que podría sufrir durante los últimos 30 kilómetros de la marcha (su columna fue hostigada por cazas italianos y alemanes cuando efectuó la marcha hacia Yalo) y se preguntaba si Stirling sería capaz de efectuar un golpe de mano en el aeropuerto de Agedabia pocas horas antes de su avance (en la noche del 21 al 22). Stirling estuvo de acuerdo, pero en los días siguientes —ansioso a causa de que en cualquier momento esperaba un aviso para regresar a El Cairo— trabajaron sobre planos al detalle para ampliar la operación. Junto con Paddy Mayne y diez hombres, Stirling efectuaría un golpe de mano contra el aeropuerto de Sirte, que estaba más hacia el Oeste, a unos 270 kilómetros pasado El Agheila, por lo tanto a unos 550 kilómetros de Yalo; dos días después Jock Lewes partiría hacia El Agheila; ocho días después, el 21 de diciembre, Bill Fraser efectuaría la incursión contra Agedabia, como había solicitado Reid. Si se conseguía alcanzar el éxito en estos tres campos de aviación —se decía que Sirte era uno de los mayores campos de aviación de Rommel— la fuerza aérea alemana debería sufrir un golpe demoledor.

El 8 de diciembre fue cuando Stirling y su grupo partió en dirección a Yalo. Los transportaba Gus Holliman y la patrulla rodesiana. Holliman, que había servido anteriormente en el Real Cuerpo de Ejército de carros, había estado con el LRDG durante un año efectuando largas expediciones por el desierto y transportando combustible en la ruta de Uadi-Halfa a Yilf Kevir, para las operaciones al Sur de Kufra. Stirling pudo ver en seguida que él conocía perfectamente lo que tenía que hacer. La columna, compuesta por 32 oficiales y tropas, viajaba en siete camionetas de 1.360 Kg. de peso bruto, atestadas de equipo y vituallas, combustible, agua y repuestos, y con los hombres acomodados como podían en el escaso sitio que les quedaba. En el primer vehículo iba Michael Sadler, el piloto rodesiano, junto con Holliman, y siguiéndoles, Stirling, en el segundo vehículo. La primera jornada del viaje se efectuó sin incidentes de importancia, y poco antes de oscurecer se detuvieron para pasar la noche. Sintonizando la emisora del cuartel general de Prendergast, el operador de la radio se enteró que los ejércitos contendientes en el noroeste estaban detenidos; Rommel estaba en Gazala, y el VIII Ejército, reorganizándose para preparar su próximo avance. El viaje por el desierto continuó durante dos días más, y exceptuando unas averías mecánicas de uno de los vehículos, no sucedió nada de particular. Todo el

Comprobaciones finales antes de partir.

desierto a su alrededor permanecía en calma y vacío, y ni siquiera pudieron descubrir la presencia de árabes errantes. El día 11, cuando la columna estaba a unos 100 km. al Sur de Sirte, las circunstancias comenzaron a cambiar. Por entonces el terreno se había vuelto rocoso y la marcha se hacía con más dificultad; a mediodía, Holliman decidió buscar un lugar cubierto para detenerse con objeto de comer y dar tiempo a Sadler de comprobar su situación. En aquel preciso instante volaba un avión italiano Ghiblis; saliendo del desierto, empezó a bombardearles, escapando sin daño alguno, a pesar de la cortina de fuego procedente de los cañones Lewis. Reaccionando con rapidez, Holliman ordenó que se apresurasen a esconderse en una zona de arbustos que habían dejado unos cuantos kilómetros más atrás. En realidad, los arbustos sólo tenían 60 centímetros de

altura; pero cuando los vehículos estuvieron colocados a su lado y las redes de simulación echadas por encima de ellos, la visibilidad se redujo en gran extremo.

El Ghiblis era un avión de reconocimiento provisto de radio, y como el LRDG sabía por experiencia, a menos que pudiera ser derribado antes de comunicar su posición a la base, no pasaría mucho tiempo en presentarse los bombarderos italianos.

Cuando éstos llegaron, eran tres, y durante un cuarto de hora estuvieron acribillando los arbustos con sus ametralladoras, lanzando a continuación bomba tras bomba. A juzgar por el ruido y polvo que se levantó, parecía que la patrulla debía haber sufrido fuertes pérdidas; pero cuando los aviones se marcharon, Stirling se sintió aliviado al comprobar que no había ningún herido y que los vehículos no habían sufrido daño alguno.

Dos horas después Holliman decidió continuar la marcha, y la columna inició el camino por una región llana salpicada de marismas saladas y dunas de escasa altura. A las 16,30 horas Sadler se percató de que estaban a 64 Km. de Sirte, y Holliman decidió que, como quedaba sólo una hora de luz solar, él se adelantaría hasta unas alturas situadas a unos cinco kilómetros de la carretera costera. Desde allí Stirling y sus hombres podrían reconocer su objetivo, y la patrulla del LRDG podría dirigirse de regreso hacia el Sur. Pero acababan de tomar esta decisión cuando apareció otro Ghiblis que comenzó a efectuar círculos por encima de la columna. Holliman opinaba que era demasiado tarde para que acudiesen los bombarderos, pero que sin duda informarían su presencia. Lo que los italianos se pensaban que iba a suceder, era imposible de decir; pero sin duda alguna estarían sobre aviso.

Unas palabras antes de partir: David Stirling da las últimas órdenes al jefe de la patrulla, Edward McDonald.

La ametralladora alemana de 7,92 milímetros MG-34.
Ametralladora de doble uso, pesada o ligera. Automatismo: **Retroceso producido por gases de la pólvora.** Refrigeración: **Aire.** Peso: **12 kg.; 27 ó 19,5 kg. con trípode.** Velocidad de fuego: **800-900 disparos por minuto.**

Cuando se hizo de noche la columna estaba todavía a 30 kms. de la carretera y los vehículos avanzaban como podían, con las luces apagadas. A las nueve en punto, cuando su destino no podía estar ya muy lejano, del vehículo que iba detrás se hizo una señal, y Holliman ordenó apagar los motores. Escuchando atentamente, Stirling pudo oir, a lo lejos, sonido de voces y, después, de motores que se ponían en marcha y se alejaban. Seguramente, pensó él, que habían enviado una patrulla siguiendo la señal del Ghiblis, y de esta forma todo efecto de sorpresa se había perdido por completo.

¿Qué se podía hacer? Stirling no podía afrontar las consecuencias de otro chasco, aunque estaba expuesto a tener que volver sin haber conseguido nada. Unos momentos de reflexión decidieron el plan a seguir. Paddy Mayne, con 10 hombres, se dirigió, a lo largo de la costa, hacia el campo de aviación de Tamet, situado a unos 50 kms.; y él, con el sargento Brough, vería lo que podía hacerse en Sirte. Rápidamente, le comunicaron el plan a Holliman, y accedió; tres vehículos transportarían a cada uno de los grupos y luego se dirigirían a un punto de reunión en el desierto situado a 130 Km. hacia el Sur. Los dos golpes de mano se realizarían a las 23,00 horas de la noche siguiente, para que ninguno de ellos pudiese dar la alarma antes de que el otro golpe se hubiese realizado.

Haciendo tanto ruido como podían, Holliman sacó los vehículos de la carretera en dirección al desierto. Stirling y Brough se dirigieron hacia el Norte, en dirección al campo de aviación, que calculaban que estaba a unos cinco kilómetros de distancia. De repente, se encontraron en él sin haber tropezado con ninguna vigilancia o alambradas, y enfrente de ellos percibieron largas líneas de aviones. Resistiéndose a la tentación de colocar sus bombas en ellos, sin perder un minuto Stirling decidió efectuar un detenido reconocimiento. Desgraciadamente, dos soldados estaban durmiendo en el perímetro del campo, y cuando Stirling y Brough tropezaron con ellos en la oscuridad, empezaron a lanzar gritos, y pronto los centinelas estaban disparando en todas direcciones. Después, algunos artilleros comenzaron a disparar en dirección al mar, firmemente convencidos

En las paradas el ocultamiento es necesario. Un equipo coloca las redes de simulación a un vehículo.

de que la amenaza desde tierra debía ser una maniobra de engaño que preludiaba la incursión de un comando.

Tomándose las cosas con filosofía, Stirling y Brough se dirigieron hacia las alturas señaladas en el plano, y pronto se pudieron esconder entre los arbustos. Allí se durmieron profundamente, y cuando se despertaron era ya completamente de día, descubriendo que desde donde estaban se divisaba una estupenda panorámica del campo de aviación, en el que se encontrataban unos 30 bombarderos Caprioni. Durante toda la mañana observaron el despegar y aterrizar de los aviones, pero por la tarde se produjo un desgraciado acontecimiento; de dos en dos, los bombarderos fueron despegando, y a las cinco en punto el lugar quedó vacío. Lo único que Stirling podía hacer era maldecir su suerte y esperar que Paddy Mayne la hubiese tenido mejor. Todavía les quedaban seis horas de espera, y cuando cayó la noche los dos hombres descendieron a la carretera, adonde llegaron poco después de las 22,00 horas. No había tráfico alguno y la noche era tranquila y pacífica. Dieron las once..., las once y media..., medianoche... y todavía no se oía ningún sonido en la dirección de Tamet; la futura existencia de su unidad, pensaba Stirling, debía estar ahora pendiente de un hilo. Después, una enorme llamarada se produjo hacia el Oeste, seguida por el sonido de la explosión de bombas, una tras otra. Era el sonido más dulce que Stirling había oído en toda su vida. Feliz, esperó a Holliman y a los vehículos que aparecieron exactamente a las las 00,45. Antes de dirigirse al punto de reunión con Paddy Mayne, Stirling perdió unos cuantos minutos minando la carretera, y se entusiasmó al observar cómo un camión italiano quedaba destrozado al explotar una mina. Cuando esto sucedía, por supuesto él estaba ya en camino, dirigiéndose hacia el Sur, a través del desierto.

A las 11,00 horas de la mañana siguiente llegó Mayne al lugar de reunión, portando excelentes noticias. Una vez que consiguieron llegar al campo de aviación de Tamet se dirigieron hacia un grupo de edificios. En el interior de uno de ellos pudieron oír hablar y reírse a unas personas --probablemente debía ser el comedor de oficiales—. Abriendo la puerta de un empujón, Paddy roció la habitación con su fusil ametrallador, marchándose rápidamente, respaldado por cuatro de sus hombres. Corriendo con cinco hombres a través del campo, llegó a los aviones y comenzó a poner bombas en 23 de ellos. El aparato número 24 tuvo que ser saboteado, destrozando el panel de instrumentos. Ya era tiempo para salir corriendo; pero cuando el grupo se había distanciado unos 45 metros, los aviones comenzaron a explotar. A lo lejos podían ver cómo se encendían unas luces, aparentemente procedentes del LRDG y de acuerdo con las señales convenidas. Pero pronto se percataron de que las señales provenían de los italianos, y así, sin saber lo que había sucedido, Paddy y sus hombres se encontraron extraviados. La única esperanza que les quedaba era efectuar rápidamente unas explosiones y esperar que éstas fueran contestadas por sus compañeros. Por fortuna, el LRDG no estaba lejos, y el plan tuvo éxito. Saltando a los camiones, la patrulla se encontró en un momento lejos de los incendiados aviones y en dirección a la relativa seguridad del desierto.

De vuelta a Yalo, Stirling tuvo que esperar unos días antes de que llegaran las otras patrullas. Jock Lewes había fracasado en El Agheila, que al parecer era solamente un lugar de trasbordo de material. Pero cuando Bill Fraser contó lo que había conseguido en Agedabia, se llevó el premio: 37 aviones destruidos en las pistas del campo de aviación. En su viaje de vuelta se habían encontrado con el general Reid y a su Fuerza del Oasis que estaban acampando en El Uadi el Fareg. Posteriormente, Reid escribió en su diario: "A primeras horas de la madrugada hubo cierto movimiento de excitación en las tropas de vanguardia... Me dirigí hacia allí para ver lo que pasaba y me encontré con Fraser, perteneciente al Destacamento L, de Stirling, a quien ansiosamente le pregunté cómo le había ido. El me contestó: "Estoy muy desanimado, señor; he tenido que dejar dos aviones sin destruir mientras huía de las explosiones; pero hemos destrozado 37." Verdaderamente, esto era un formidable resultado, conseguido solamente por un jefe y tres hombres. Por casualidad, nos enteramos más tarde que Rommel había estado en Agedabia aquella misma noche. Seguro que aquello debió producirle dolor de cabeza."

En contraste con el entusiasmo de un militar que sabía lo que aquello suponía, es curioso hacer notar la cauta actitud de los historiadores de la Guerra Oficial. En la historia británica, "El Mediterráneo y el Oriente Medio", volumen tercero, los logros de Stirling en Tamet y Agedabia son referidos como "pretensiones" solamente. Manzetti, en la historia oficial italiana "Segunda ofensiva británica en Africa Septentrional", las cifras que da son de 11 aviones perdidos en Tamet y unos 15" en Agedabia. Aun considerando este total reducido, las incursiones habían sido un gran éxito; pero no había razón alguna para dudar de las reclamaciones de Mayne y Fraser. Y ciertamente Reid y su Fuerza del Oasis pudieron establecer contacto con la 22.ª Brigada de Guardias sin sufrir ni un solo ataque de la aviación alemana.

Existe un viejo adagio en el Ejército

El hombre y el arma:
Cabo John Henderson, alerta con su ametralladora media.

... El lugar más árido de la tierra...

británico que dice "asegurar siempre el éxito", y esto mismo fue lo que Stirling intentó hacer inmediatamente. El día de Navidad él y Paddy Mayne, conducidos por los vehículos de Holliman, se dirigían de nuevo hacia Sirte y Tamet. Estaban convencidos de que el enemigo no se esperaría otro ataque tan rápidamente. Por precaución, la columna había tomado una ruta más al Oeste con la intención de que Mayne y su grupo se separasen en Tamet y, después, Stirling en Sirte. Como la vez anterior, hacía de navegante Michael Sadler, que rápidamente había ganado la reputación de ser el mejor de su oficio de todo el LRDG. A pesar de utilizar planos inexactos, casi siempre conducía a su columna donde quería ir, y esto había impresionado favorablemente a Stirling y a sus hombres. En esta ocasión el punto de separación iba a ser el Uadi Tamet, una garganta profunda que se extiende de Norte a Sur. En el mapa aparecía como que iba a ofrecer a Mayne y a sus hombres un excelente itinerario de aproximación protegido de las vistas para llegar hasta el campo de aviación. A diferencia de la anterior expedición, esta vez estuvieron libres de ataques aéreos, y poco después de las 21,00 horas del tercer día de marcha la columna alcanzó un punto situado a ocho kilómetros de Tamet. Aquí se separaron Paddy Mayne y su grupo, proponiendo ahora Holliman atacar a lo largo de la carretera de la costa dirigiéndose osadamente por ella hacia Sirte, con el objetivo de que Stirling pudiera efectuar su misión. Pero cuando llegaban a la carretera observaron que una división acorazada alemana estaba pasando en aquel momento, dirigiéndose con toda seguridad a El Agheila, donde, según informaron por radio, Rommel se estaba atrincherando. ¿Qué se podía hacer? Convencido de que el camino, campo a través entre Tamet y Sirte, era impracticable, Holliman dijo que no había más remedio que esperar; pero cuatro horas más tarde, a las 02,30, todavía la columna alemana seguía pasando. Fue en este momento cuando percibieron una llamarada en el cielo en dirección a Tamet y, a continuación, una serie rápida de explosiones. Sin duda, Paddy Mayne había conseguido otro éxito.

A las 03,00 horas la columna alemana terminó de pasar. Montando en los vehículos, la fuerza combinada del SAS y el LRDG enfilaron la carretera, pasando por el lado de camiones y vehículos enemigos de todas clases acampados a ambos lados de la carretera. Stirling esperaba que en cualquier momento iban a ser detenidos por algún centinela, pero, por fortuna, no pasó nada, y a las 04,00 horas alcanzaron un punto situado a tan sólo tres kilómetros del campo de aviación de Sirte. A pesar de la existencia de unidades acorazadas acampadas no muy lejos y alrededor de aquel punto, Holliman decidió que éste sería el lugar de reunión, y después de fijar una contraseña, Stirling y sus cinco hombres se dirigieron hacia el campo de aviación. Como solamente les quedaba una hora de oscuridad, decidieron utilizar la carretera para acercarse al aeropuerto. Pero este camino resultó también equivocado, porque al poco rato se encontraron con una barricada en la carretera y los centinelas empezaron a dar la voz de alarma. De mala gana, Stirling decidió volver al punto de reunión; pero estando decidido a no regresar con las manos vacías, propuso a Holliman que la columna debería seguir por la carretera, disparando contra todo lo que estuviera a la vista. Aunque este papel estaba fuera del normal empleo de las posibilidades del LRDG, Holliman accedió, por lo que los vehículos, después de dar la vuelta, enfilaron la carretera, alejándose de Sirte y en dirección a Tamet.. Comenzaba ya a amanecer y una claridad difusa se percibía en el horizonte, por lo que, siendo fatal cualquier retraso, emprendieron la marcha rápidamente. A toda la velocidad que permitían los motores de los vehículos, pasaron por entre las unidades acampadas disparando a las tiendas, camiones, más tiendas, a los hombres que se dirigían hacia sus incendiados vehículos, un carro de combate y dos tiendas más. A medida que se iba haciendo de día, y en consecuencia aumentando el peligro, Holliman mandó que cesara el fuego y los vehículos se desviaran de la carretera y en dirección al desierto. Por suerte, ningún vehículo enemigo salió en su persecución, y al cabo de un rato el desierto se extendía silencioso a su alrededor.

Cuando Paddy Mayne alcanzó el punto de reunión, nuevamente les anunció que tenía buenas noticias. Habiendo alcanzado el campo de aviación de Tamet con toda facilidad, se encontró con 27 aviones pertenecientes a un escuadrón que acababa de llegar de Italia, y había colocado una bomba en cada uno de ellos. Desgraciadamente, sus mecanismos de relojería, puestos con un retardo de media hora, habían fallado, y las bombas habían empezado a explotar a los dos tercios del tiempo fijado, dándoles solamente tiempo de salir corriendo de su último objetivo antes de que se produjera la primera explosión. Tras su segundo fracaso, Stirling soportó pacientemente las bromas a que se vio sometido. Pero con un total de 88 aviones destruidos por su unidad, él no estaba disgustado.

Mientras las incursiones de Tamet y Sirte se estaban realizando, Lewes y Fraser realizaban sus respectivos golpes de mano contra Nofilia y Marble Arch, situados a 60 y 110 kms., respectivamente, al Este de El Agheila. Stirling supo de ellos algunos días después de su vuelta a Yalo, y las noticias eran malas. El portador de las mismas fue el teniente Morris, del LRDG, el cual le dijo que había recogido a la patrulla de Lewes después de realizar el golpe de mano en Nofilia y que después se había dirigido hacia el Este en busca de Fraser y su grupo. Durante el camino sufrieron un fuerte ataque aéreo y cinco vehículos quedaron destruidos, y Lewes había muerto. El único camión que quedó había sido utilizado por Morris para continuar hasta el punto de reunión, cerca de Marble Arch, pero Fraser no apareció y no había indicio alguno que hiciera suponer lo que le había sucedido. El sargento Lilley informó a Stirling de los resultados de la incursión fracasada a cargo del malogrado Lewes. Solamente unos pocos aviones permanecían en las pistas de aterrizaje, y, además, estaban muy separados unos de otros. Habiendo puesto una bomba en el primero, se trasladaron al segundo avión, y no habían hecho más que colocar una bomba en él cuando la primera explotó. Inmediatamente, aparecieron en el lugar soldados, por lo que el grupo lo único que pudo hacer fue ponerse a salvo. Después la columna fue atacada por un bombardero enemigo en pleno desierto. Más tarde —Lewes había sido ya alcanzado por un disparo— sufrieron el ataque de dos cazas, que fueron los que habían destrozando los vehículos; el ataque continuó durante varias horas. Afortunadamente, ninguno más fue herido, y aprovechando piezas de los vehículos destrozados, consiguieron poner en marcha uno de ellos, encaminándose hacia el punto de reunión con Bill Fraser.

Esta historia se supo unos días después, pero indudablemente fue un suceso extraordinario y ha conseguido el puesto que se merece como una epopeya de valor y sacrificio.

Fraser tenía cuatro hombres consigo: el sargento DuVivier, el sargento Tait y a dos soldados, Byrne y Phillips. Cuando llegaron a Marble Arch encontraron que el campo de aviación estaba desierto; habían vuelto al siguiente día al punto de reunión que tenían marcado en el mapa. Durante seis días esperaron inútilmente la llegada de los vehículos, y al cabo de los cuales decidieron que debían intentar regresar andando para alcanzar las líneas inglesas.

Les quedaba solamente medio litro de agua a cada uno y alimentos para dos

días. Su plan era dirigirse a Hasselet, posición británica situada a unos 320 Km de distancia. De esta manera, iniciaron la marcha. El sargento DuVivier ha recogido en su diario las experiencias que vivieron de esta manera:

"Durante todo aquel día caminamos sin encontrar agua. A pesar de estar sediento, había determinado no probar lo que quedaba de mi medio litro de agua, pues levantaba mi moral el sólo oírla en la botella. De vez en cuando, tomaba un sorbo para humedecer mi boca; pero, a medida que iba disminuyendo, la volvía a escupir dentro."

Aquella noche se acostaron envolviéndose en la única manta de que disponía cada uno; y a la siguiente mañana, después de tragar penosamente un poco de comida, reanudaron la marcha, esperando mejor suerte. "Pero la suerte no nos fue propicia, y pasó el día sin que encontrásemos agua. Al rato descubrimos lo que parecía un lago interior a unos diez kilómetros hacia el sureste, y, renaciendo nuestra esperanza, apresuramos el paso. Llegamos al lago sobre el mediodía, pero, para nuestro desmayo, encontramos que el agua era salada y tan fuerte su grado de salinidad, que era imposible tragar la menor cantidad."

... Las desnudas rocas lo obligan, a la fuerza, a elevarse..
Centinela del Afrika Korps buscando indicios de las patrullas del desierto.

Desesperados, encendieron un fuego, intentando destilarla; pero se dieron cuenta de que perdían más agua sudando que lo que conseguían con este procedimiento. Luego, "Bob Tait sugirió que dos de nosotros prosiguiéramos con la operación de destilar, mientras que los otros tres se dirigieran a la carretera e intentaran apoderarse de algún vehículo para conseguir así agua y provisiones. El teniente Fraser y yo nos quedamos, y el grupo compuesto por Bob, Phillips y Byrne efectuaron la incursión".

"No podíamos creer en nuestra suerte cuando, poco después de medianoche, volvieron con dos latas llenas de agua fresca y cristalina que habían conseguido después de "cazar" a un camión alemán. ¡¡Qué fiesta tuvimos aquella noche!! Nos hicimos una infusión de té y nos festejamos con un estofado de carne enlatada, queso y galletas, y para postre, dátiles secos. Aquella noche dormimos bien y no nos despertamos hasta mediodía."

Durante los tres días siguientes el grupo siguió andando, hasta que alcanzaron el Uadi Fareg. A ambos lados del *uadi* estaban acampados vehículos enemigos, y localizando a uno de ellos que estaba apartado del resto, el grupo esperó a que cayera la noche para dirigirse hacia él utilizando el rumbo de una brújula. Llegados a su proximidad, establecieron un plan, y a continuación pasaron a la acción:

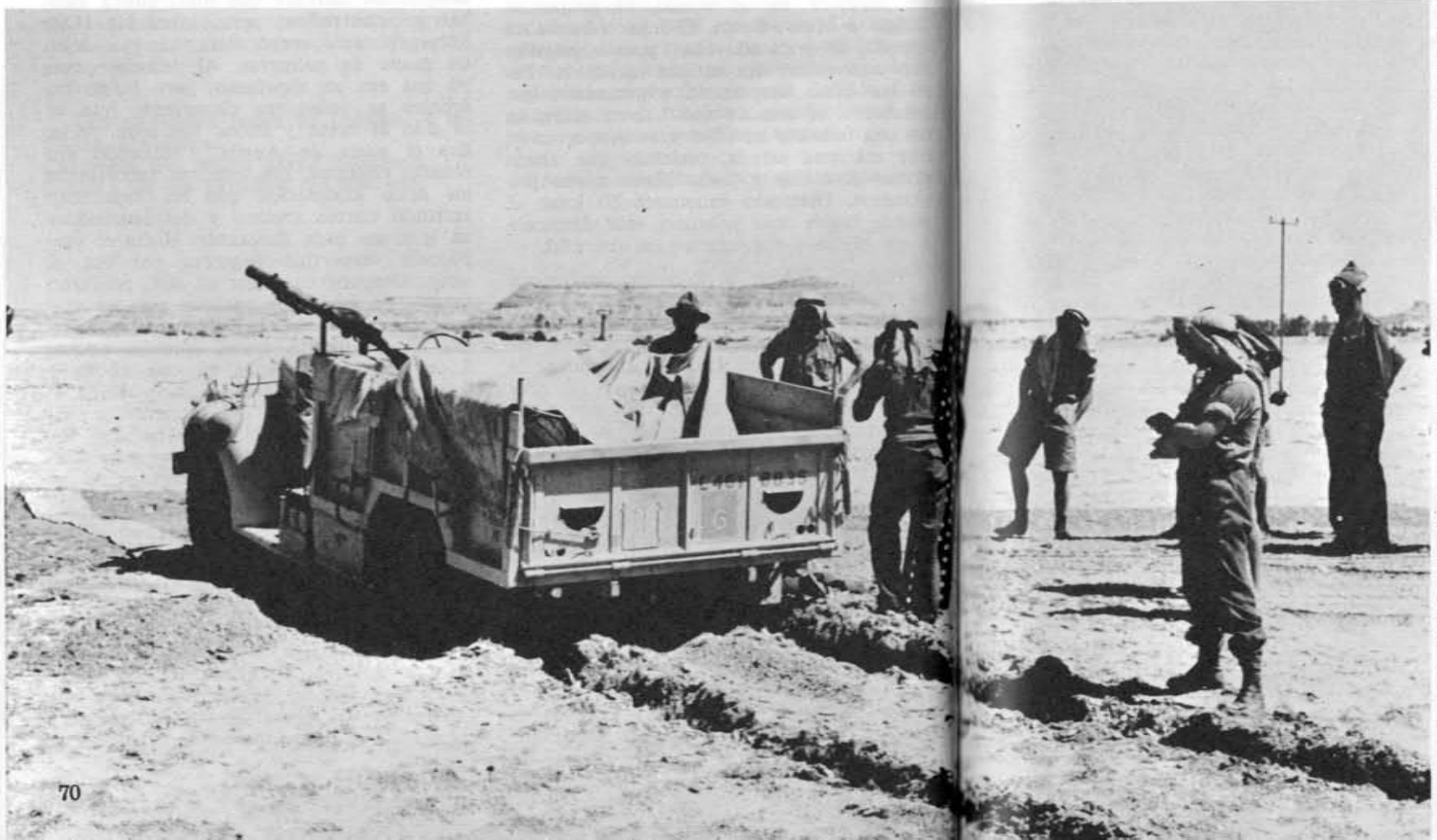
"A una señal dada por el teniente Fraser, éste se dirigió hacia la cabina, y Byrne y yo, armados con sendos revólveres Smith y Wesson, cubríamos a Bob y Phillips al mismo tiempo que bajaban la trampilla y subían el toldo. En cuestión de segudos asimos a sus ocupantes y los lanzamos fuera. No ofrecieron resistencia, sino que empezaron a gritar pidiendo clemencia. Sin duda, se creyeron que éramos una banda de árabes cortadores de gargantas, por lo que nos costó calmarlos."

No había agua en el camión, pero sí comida y una pequeña estufa de petróleo que se pensó sería de utilidad. Dejando a los italianos en la creencia de que estaban rodeados por importantes fuerzas inglesas el grupo se dirigió hacia el Este, juzgando que su situación debía ser un lugar entre El Algheila y Marsa-Brega. Desesperados por la sed, estaban todos débiles y cansados y decidieron que si iban a terminar el camino debía ser en coche. Afortunadamente, un pequeño Mercedes-Benz se aproximó a ellos ocupado por dos alemanes. Después de desarmarlos, y amenazando al conductor con un revólver en el cuello, el grupo se dirigió a Marsa-Brega. El lugar ofrecía un aspecto de gran actividad, pero consiguieron atravesarlo sin ningún incidente. Pero las cosas empezaron a ponerse feas: perdieron el camino que habían utilizado en una ocasión anterior y se metieron en una marisma salada, teniendo que abandonar el coche y dejar libres a sus prisioneros. Distando solamente 60 kms. el puesto inglés más próximo, esta distancia fue cubierta sin dificultad en dos días.

Mientras Fraser y su grupo realizaban su viaje de vuelta, otro viaje a través del desierto se estaba realizando. Cuando aviones Stuka atacaron la columna de Morris (cuando se dirigían al punto de reunión con Fraser), un grupo de diez soldados del LRDG conducidos por Gunner Stutterd, un neozelandés, se encontraron abandonados en el desierto con solamente unos trece litros de agua, nueve galletas y un bote con una ración de emergencia de chocolate. El grupo que se dirigía hacia el Este fue atacado por dos Stukas, pero pudieron camuflarse en los arbustos y resultaron ilesos. Uno de ellos, un paracaidista llamado White, decidió dirigirse hacia el Sur en dirección a Marada con la intención de apoderarse de un vehículo; tenía los pies en carne viva a consecuencia de la marcha. Los nueve restantes prosiguieron el camino durante la noche y el día siguiente, andando 45 minutos y descansando durante 15. La ración de agua la habían reducido a cuarto de litro por día, pero tuvieron la suerte de localizar un campamento árabe por la noche. Los árabes les ofrecieron dátiles y un poco de agua y les indicaron la situación de un manantial de agua a unos kilómetros de distancia, ofreciéndose a acompañarles. Cuando hubieron llenado sus latas se dieron cuenta que pesaban demasiado para sus quebrantadas fuerzas, por lo que para disminuir el peso tuvieron que beber parte de ella. A la noche siguiente, con la ración de emergencia y agua hervida hicieron un chocolate que les restauró en parte sus energías, cubriendo aquella noche 64 Km. Luego una tormenta de arena se levantó y tuvieron que refugiarse en un agujero que excavaron en la arena. Un viento frío les hizo sufrir considerablemente aquella noche. Después pudieron hallar la ruta italiana de Agedabia a Yalo y la siguieron en dirección Sur. A la mañana siguiente el viento se había calmado, pero, sin embargo, la temperatura era altísima, de tal suerte que, después de estar congelados durante dos días, ahora estaban achicharrados; pero, sobre las 11,00 horas, Stutterd creyó distinguir a lo lejos un grupo de palmeras. Al principio creyó que era un espejismo, pero luego los árboles se veían tan claramente que se lo dijo al resto y todos pudieron verlo. Era el oasis de Auyila. Utilizando sus últimas energías, los hombres recorrieron los ocho kilómetros que les separaban andando cortos trechos y desplomándose en la arena para descansar. Hacia el crepúsculo vespertino llegaron, por fin, al oasis. Después de saciar su sed, pudieron reparar en parte sus energías con un guiso a base de nabos y cebollas que hallaron en un huerto árabe. Aquella noche, 8 de enero, durmieron en una choza y fue la mejor que habían pasado desde el 30 de diciembre. Al día siguiente se encontraron con un policía árabe que los guió hasta los cuarteles, donde se reunieron con los otros tres miembros de su patrulla. A las 01,30 llegó el mayor Steele con vehículos para trasladarlos a Yalo. La aventura había terminado.

En enero la contraofensiva de Rommel proporcionó a los alemanes tales progresos que Yalo se convirtió en un lugar bastante aislado e incómodo. En contra de sus deseos, el LRDG recibió orden de dirigirse a Siva, situada entre la depresión Oattara y el extremo nordeste del Gran Mar de Arena. Stirling volvió con su unidad al campamento de Kabrit.

Buerat y Bengasi

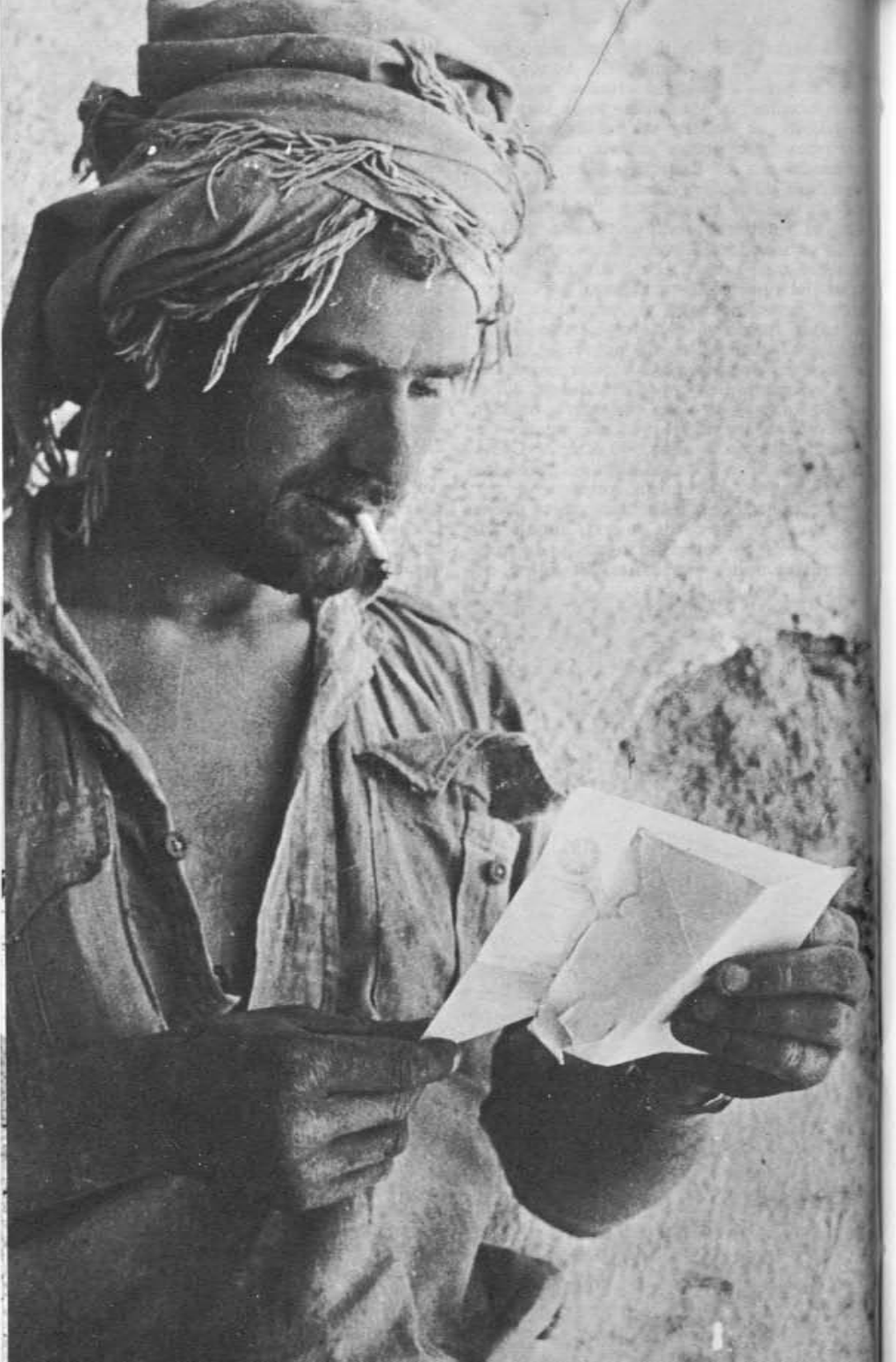


Al llegar a El Cairo Stirling pidió permiso para ver a Auchinleck. Aunque su unidad había conseguido realizar magníficas hazañas de las que podía sentirse orgulloso, su fuerza se había debilitado —Fraser y su grupo todavía estaban caminando por el desierto— y se necesitaban más oficiales y hombres si se quería que la unidad continuase actuando. Stirling, sin afeitarse desde que había llegado a la civilización, llevaba una barba exuberante que horrorizaba a algunos miembros del Cuartel General pero que impresionó favorablemente a Auchinleck. Por aquellas fechas el Octavo Ejército había tomado la iniciativa de nuevo, y en su avance se esperaba en cualquier momento que ocupasen Bengasi. Cuando esto sucediese, Rommel se vería obligado a utilizar para sus convoyes el pequeño puerto de Buerat, situado a unos 500 Km. al Oeste de Tamet. Por lo cual Stirling, ante las preguntas de Auchinleck respecto a sus próximas acciones, le sugirió que se debería atacar el puerto de Buerat, hundir los barcos que se encontraran allí y destruir las instalaciones portuarias. El golpe de mano no se podía llevar a cabo hasta mediados de mes, pues se debía esperar para realizarlo a que hubiera una noche sin luna.

Reconociendo los riesgos que encerraba la operación, Auchinleck dio su aprobación; también le autorizó a reclutar seis oficiales y 30 hombres y ascendió a Stirling al grado de mayor (comandante).

El Servicio Aéreo Especial (SAS) estaba de nuevo en acción, y Stirling con gran ansiedad estableció la oficina de planificación de su cuartel general en el piso de su hermano, Peter, en El Cairo. A pesar de la fama que su unidad había conseguido en todo el teatro de operaciones del Oriente Medio (o quizá por ello precisamente) surgieron problemas en los departamentos A y Q del Estado Mayor (Administración e Intendencia) relativos a destinos de sus hombres o porque las espoletas u otros elementos del equipo habían sido puestas en tal o cual lugar. En la sección de Ayudantía General estaban furiosos porque Stirling había inventado un nuevo distintivo que llevaban en la gorra, y decían —completamente acordes con los Reglamentos Reales— que siendo el SAS solamente un destacamento, sus componentes debían llevar los distintivos e insignias pertenecientes a sus regimientos de origen. Pero en ésta como en tantas otras escaramuzas Stirling salió vencedor. Los efectivos de su unidad se incrementaron en otros 50 hombres más al encontrarse con unos paracaidistas de la Francia Libre procedentes de Siria y que se encontraban holgazaneando por Alejandría y consiguió que le fueran agregados a su unidad.

Encontrar nuevos oficiales fue difícil, aunque Stirling hizo una notable adquisición. Fitzroy Maclean había estado trabajando en el ministerio de Asuntos Exteriores cuando estalló la contienda; después de negársele permiso para incorporarse al servicio activo había llegado a ser miembro del parlamento. Destinado al Regimiento de la Reina Highlanders del Camerún había volado para unirse al 2.° Batallón destacado en el desierto, al que había sido designado, y por casualidad, cuando entraba en El Cairo se encontró con que Stirling se marchaba. Reconociéndose mutuamente —el hermano de Stirling, Peter, era un viejo amigo y colega de Maclean— se detuvieron para conversar y Stirling allí mismo le ofreció un puesto en su unidad que fue aceptado inmediatamente. Pocos días después, Maclean se dirigió al campamento de Kabrit, llegado al cual se le asignó una



Carta de casa.

tienda de campaña a la cual le acompañó un lúgubre soldado llamado Duncan. Dentro de la tienda había un petate y el equipo de alguien que, como Duncan le dijo, "el pobre señor no lo necesitará ya más". Pero entonces sucedió algo que Maclean recuerda con gran regocijo: "Estaba deshaciendo mis bártulos... la puerta de entrada se abrió y un sujeto de aspecto salvaje y con barba miró dentro. "Mi tienda", dijo. Este sujeto no era otro que Bill Fraser que acababa de llegar de su larga marcha."

El 10 de enero Stirling tenía ya confeccionados sus planes, y al día siguiente, acompañado de su grupo, partió para Yalo, en donde se les unió el capitán Duncan y algunos hombres de la Sección Especial de Lanchas provistos de minas adhesivas y explosivos. Una patrulla del LRDG mandada por el capitán ADN Hunter, que llevaba como navegante a Michael Sadler, se iba a encargar de conducirlos hasta el objetivo, hacia el cual partirían el 17. La región hasta Buerat les era familiar y esperaban encontrar pocas dificultades en el camino. Sin embargo, fue necesario mantenerse bien hacia el Sur en su ruta para evitar los aviones de reconocimiento enemigos, sufriendo varios pinchazos en los neumáticos de los vehículos a consecuencia del mal estado del camino. Antes de caer la noche del día 22 la columna llegó al Uadi Tamet, a 80 Km. de su objetivo, decidiendo Hunter que este obstáculo debía ser salvado a la mañana siguiente. El campamento lo levantaron a orillas del uadi y después de cenar se estableció comunicación por radio con Siva a instancias de Stirling —había esperado obtener información de los reconocimientos aéreos practicados recientemente—. De hecho, la respuesta que recibieron era que la información estaría disponible al día siguiente, lo cual era un contratiempo. También existía el peligro de que al intentar obtener dicha informaión —que debían haber recibido días antes mientras la columna estaba en el desierto— su presencia fuera descubierta.

A la mañana siguiente Hunter decidió que deberían bajar al uadi rápidamente y protegerse en él. Como no disponían de tiempo para un reconocimiento los vehículos descendieron por un lugar de fuertes pendientes y fue milagroso que ninguno de ellos volcase. No habían hecho más que descender al fondo y colocar las redes protectoras a los vehículos cuando apareció un avión que empezó a sobrevolarles, pero al poco rato partió en dirección a Tamet. Seguramente habían sido localizados. Inmediatamente Hunter dio órdenes para que se dispersasen y los vehículos se lanzaron por el uadi buscando protección bajo las rocas, para encontrar la cual alguno de ellos tuvo que recorrer hasta ocho kilómetros de distancia.

Media hora más tarde llegaron los bombarderos; eran seis, y durante una hora sobrevolaron el uadi arriba y abajo lanzando bombas y disparando sus ametralladoras. Después de esto hubo un respiro; pero, al cabo del rato, llegaron más aviones y el ataque comenzó de nuevo. Eran las 18,00 horas antes de que Hunter pudo ordenar que se concentrase la columna de nuevo; aunque ninguno había sido herido descubrieron que el vehículo donde estaba la radio y su operador habían desaparecido. ¿Qué había pasado? —si se había marchado más al Sur y fue capturado, o había sido alcanzado por alguna bomba—; fue imposible descubrirlo. Pero nunca se le volvió a caer. Para Stirling especialmente fue una gran pérdida porque a partir de aquel momento no podía recibir información al día por radio procedente de la base.

Sin embargo, no hubo ningún cambio en los planes, y los vehículos ascendieron trabajosamente el uadi, se dirigieron a un punto a 100 Km. de Buerat. Alcanzado dicho punto la columna se detuvo; los hombres que iban a efectuar la incursión prepararon rápidamente su equipo y el capitán Duncan, del Servicio Especial de Lanchas, comenzó a arrancar su canoa.

Se había pensado que solamente un vehículo realizara la última etapa hasta Buerat y en él tuvo que cargarse no solamente la canoa sino, además, Hunter, Sadler, Duncan, Stirling y sus 16 hombres. A las 20,45 horas iniciaron la marcha a través del desierto en dirección a la carretera; alcanzándola, solamente tendrían que recorrer 80 Km. para llegar a su objetivo. Pero antes de llegar a la carretera empezaron las desgracias. De repente, las ruedas delanteras del vehículo se hundieron en un hoyo y la barca se partió al golpear contra los laterales del camión con un siniestro sonido de madera resquebrajada. Al examinar los desperfectos hallaron que estaba partida por la mitad.

Primero la pérdida de la sorpresa..., luego la pérdida de la radio... y ahora esto otro. Los obstáculos que se iban levantando para conseguir el éxito de la

operación se sucedían de tal manera que se podría perdonar que Stirling se hubiera dado por vencido. Pero él no hizo semejante cosa; únicamente modificó sus planes, y si la patrulla no podía llegar hasta los barcos por mar, se dedicarían a destruir las instalaciones portuarias; este objetivo era tan bueno como el otro. Los hombres aceptaron la decisión con entusiasmo considerando que sin la canoa disponían ahora de más sitio en el vehículo, y en un estado de ánimo sorprendentemente optimista el grupo llegó a la carretera.

A partir de entonces se movieron con mayor rapidez. Los restantes kilómetros los cubrieron en menos de una hora, y entonces aparcaron el vehículo a pocos metros de la carretera. Era casi medianoche. Aunque la oscuridad impedía ver nada excepto el paisaje desierto que se extendía a su alrededor, Sadler estaba seguro de que Buerat estaba sólo a kilómetro y medio de distancia. Tenían dos horas para llegar hasta su objetivo, realizar su trabajo y volver de nuevo, puesto que Hunter insistió en que el vehículo debería partir del punto de reunión en el desierto a las 02,00 horas. El capitán Duncan y su cabo partieron primero, mientras que Stirling dividió a sus hombres en dos grupos. Uno iría con él y el otro con el sargento Riley, siendo el plan alcanzar el puerto desde direcciones opuestas. Nadie debería usar un arma a menos que fuera imprescindible, y de hecho Stirling insistió en que su mejor protección era la cautela.

De esta manera todos partieron y pronto en su camino se percataron de que el desierto daba paso a una zona cultivada. Aunque estaba muy oscuro, pudieron percibir a lo lejos las siluetas de las casas, y con objeto de evitarlas dieron un gran rodeo esperando alcanzar el puerto por la playa. La atmósfera era tensa porque en cualquier momento esperaban encontrarse con algún centinela o con alambradas u otros obstáculos. Pero el lugar parecía vacío. Tampoco había ningún barco anclado, y las únicas embarcaciones que Stirling pudo distinguir en un rápido reconocimiento fueron unas cuantas barcas de pesca. Destacando algunos hombres para que permanecieran fuera de un gran almacén, él entró con el resto; en su interior encontraron unos equipos de bombeo y rápidamente pusieron las bombas en él. Más allá forzaron la entrada en un segundo edificio repleto con cajones de raciones de emergencia y suministros. Tras encargarse de ellos, Stirling condujo a su grupo alrededor del puerto sólo para tropezarse con el sargento Riley y sus hombres. Furioso por encontrarse en un lugar equivocado, Riley le dijo que habían destruido un depósito de provisiones, maquinaria y un taller, pero que después se habían tropezado con un puesto de centinela y que entonces había optado por salir del puerto.

Reunidos los dos grupos iniciaron la marcha manteniéndose fuera de la carretera. En la oscuridad descubrieron unas grandes formas delante de ellos; reconocidas por Stirling, resultaron ser vehículos pertenecientes a una gran columna de transporte estacionada. Entre los vehículos que allí se encontraban había varias filas de camiones-cisterna de 20 toneladas, que a juzgar por el olor que despedían parecía que habían sido llenadas hacía poco tiempo. Ayudado por sus hombres, Stirling se encargó metódicamente de ellos, y se disponía a marcharse cuando se oyeron voces. De nuevo era Riley y su grupo que también habían localizado la columna y estaban trabajando por su cuenta en el otro extremo. Para evitar posteriores incidentes cómicos de esta clase, Stirling decidió marchar en grupo hacia el punto de reunión.

Hunter y el LRDG estaban esperando según lo previsto, y el único inconveniente era que el capitán Duncan y su cabo no habían regresado todavía de su misión en la estación de radio. Hunter decidió irse entonces y volver a la noche siguiente para recogerlos, por lo que Stirling y sus hombres subieron en los vehículos y partieron. A las 02,40 horas comenzaron a oírse las explosiones y el grupo dio gritos de entusiasmo mientras se dirigían hacia el Este. El enemigo, que escaseaba ya de camiones-cisterna, después de la incursión de aquella noche iba a quedar en una situación precaria. Para reponer las piezas necesarias, los barcos enemigos necesitarían utilizar su espacio de carga libre, si los vehículos habían quedado en un estado que mereciera la pena ser reparados. A pesar de todos los peligros, el golpe de mano no había resultado infructuoso después de todo.

A la mañana siguiente cazas enemigos salieron en su persecución, pero éstos permanecieron ocultos bajo los arbustos con las redes de camuflaje echadas por encima. Después, por la tarde, el cielo comenzó a cubrirse, el viento se levantó y la arena comenzó a volar. A pesar de las molestias, el grupo se alegró, porque en aquellas condiciones atmosféricas no

Humo en el desierto: Una patrulla del SAS observando cómo arde un vehículo enemigo.

era posible que los aviones volasen. A las 21,00 horas, cuando el viento había amainado mucho, Stirling y Hunter junto con unos pocos hombres intentaron ir a recoger a Duncan y a su cabo. Esperando otra vez tener problemas, se sintieron aliviados al encontrar un montón de estacas en la carretera. Era la señal convenida. Detenido el vehículo, Stirling se deslizó por la arena y llamó a Duncan. Este le contestó casi inmediatamente. Duncan le dijo que se había encargado de la estación de radio colocando convenientemente una carga de 14 Kgs. de TNT. Cuando abandonaban la estación de radio habían visto las explosiones e incendios causados por Stirling y sus hombres alrededor del puerto: "Parecía aquello", dijo Duncan, "como si toda una columna de cisternas hubiese explotado".

Lleno de euforia, Stirling decidió buscar más objetivos antes de regresar al desierto y encontró otros dos tanques de gasolina. Después de destruirlos se marcharon; sin embargo, se metieron de cabeza en una emboscada de la que escaparon solamente por la serenidad del conductor, quien aceleró el vehículo y lo lanzó entre una cortina de fuego de ametralladora, que atravesaron sin sufrir ni una baja. Al día siguiente el grupo permaneció escondido entre los arbustos y por la noche emprendieron la vuelta a Yalo.

Había una cosa que Stirling no comprendía. ¿Por qué en el puerto no había ningún barco? La respuesta era bien simple. El carecer de comunicaciones le había impedido saber que el 21 de enero Rommel había lanzado, de repente, un ataque que cogió por sorpresa al Octavo Ejército. En una semana llegó hasta Bengasi y de hecho había recuperado la mayor parte de Cirenaica. El Octavo Ejército retrocedió a sus antiguas posiciones en Gazala.

La carretera a Bengasi: También existían riesgos menores.

Oídas estas noticias por la BBC, Stirling decidió que la aproximación a Yalo debería hacerse con precaución, pues los alemanes podían ya haber enviado una columna a este lugar. De hecho el capitán Timson y la Patrulla G 2 del LRDG permnecían allí destruyendo depósitos y colocando trampas mortíferas. Fue por casualidad que los dos grupos no se dispararan entre sí. Después de pasar la noche en Yalo, los dos grupos reunidos partieron a la mañana siguiente hacia Siva, y desde allí Stirling y sus hombres se dirigieron a Kabrit. Pero ya nuevos planes se estaban madurando en su cabeza.

El más importante de estos planes era efectuar una incursión contra Bengasi, lugar de gran importancia, puesto que era la base de operaciones de Rommel y su puerto de abastecimiento. En el Cuartel General de El Cairo se sabía que Auchinleck no podía montar una ofensiva en algunos meses a causa de la lentitud de los preparativos y creación de las reservas necesarias, y que por tanto debería permanecer inactivo en Gazala.

En esta situación Stirling razonaba que aunque tardase algunas semanas en prepararla, una operación realizada entre el 8 y el 13 de marzo merecía la pena llevarse a cabo. De esta manera se ultimaron detalles y fueron designados los grupos que realizarían los golpes de mano en una serie de objetivos en la zona de Bengasi.

Stirling con Paddy Mayne y un grupo de hombres se encargaría de los campos de aviación de Berka y Benina; un oficial subalterno recién llegado llamado Dodds se encargaría del campo de aviación en Slonta; y Bill Fraser, del de Barce. Stirling también tenía la osada idea de tomar unos hombres de la Sección Especial de Lanchas e introducirse en el puerto de Bengasi. El general Marriott, con quien discutió esta idea, pensaba que este plan era prácticamente imposible de realizarse. Bengasi, decía, no iba a ser semejante a Buerat; seguro que habría alambradas, que la carretera estaría bloqueada y que existían sustanciales dispositivos defensivos en profundidades. Sin embargo, después de un cierto tiempo accedió a poner a Stirling en contacto con un oficial del Servicio de Información llamado Gordon Alston que conocía perfectamente cuanto se refería a Bengasi. Alston accedió a intervenir en la operación y lo mismo sucedió con dos oficiales del Servicio Especial de Lanchas llamados David Sutherland y Ken Allot. Por último, Stirling reclutó los servicios de un hombre de negocios belga, capitán Bob Melot, que a la sazón trabajaba para el Servicio de Información inglés —hablaba perfectamente el árabe—, y a dos soldados senusis.

Como siempre, sería necesaria la cooperación del LRDG y Prendergast accedió a que Jhon Olivey y la Patrulla rodesiana se encargasen del transporte del grupo de incursionistas. En esta época la patrulla actuaba en la zona de Siva, que se había convertido en un centro de gran actividad. Constantemente el LRDG enviaba patrullas en misión de "vigilancia de carreteras", transportando espías que dejaban por la carretera de la costa, efectuando reconocimientos en Soluch y Sceleidima o recorriendo el desierto al Sur de Yalo. Bombays y Lysanders, Wellingstons y Hudsons aterrizaban y despegaban de las pistas del campo de aviación constantemente. Este antiguo y famoso oasis nunca había conocido tal ruido ni presenciado actividad semejante.

La columna partió al amanecer del día 15 de marzo; Stirling y su grupo viajaban en un Ford utilitario, modificado para que pareciese un coche de mando alemán, y Alston y Sutherland en uno verdadero que había sido capturado meses antes. El LRDG conocía el camino casi con los ojos cerrados: saliendo de la depresión de Siva a través del campo de minas en la base del escarpe, pasaba el camino por un letrero que decía: "Entra usted en una zona de fiebres malarias", y a continuación por lo que había sido un antiguo lugar donde solían aterrizar los pilotos del viejo Royal Flying Corps durante la primera guerra mundial; se seguía después la senda de Sollum durante 130 Km.; después el desierto se extendía por la vertiente meridional de las montañas de Jebel antes de continuar a través de Tarik el Abd; a continuación, hacia el Uadi Qattara y las alturas que dominaban la llanura de Bengasi. Estableciendo una base de operaciones avanzada al pie de las colinas existentes a unos 25 Km. de la costa, Stirling llegó hasta Melot y envió a los dos senusis para que efectuasen un reconocimiento. Mientras tanto, Paddy Mayne y un grupo se dirigieron al campo de aviación de Berka, que está a pocos kilómetros al Sur de Bengasi. El resto del grupo descansó bajo los árboles disfrutando del agua cristalina de los pozos cercanos. La escena era completamente pacífica.

La tarde siguiente estuvo llena de acontecimientos, porque los senusis habían regresado informando de que la carretera principal a Bengasi estaba expedita en su totalidad. Stirling, acompañado de Alston, Allot y dos de sus propios hombres junto con dos de la Sección Especial de Lanchas, se dirigieron en su coche de mando escoltados por Oliver y el LRDG.

Acelerando el coche por la dura superficie de la carretera, Stirling y sus compañeros pudieron ver a grupos de árabes que regresaban a casa terminada la jornada de trabajo; pero, exceptuando estos transeúntes, la carretera estaba completamente desierta. No había signos de tropas y el informe de los senusis resultó ser completamente cierto. El coche llegó en seguida al barrio árabe, en los suburbios de la ciudad y Stirling disminuyó la velocidad; continuando todavía sin ser descubiertos, alcanzaron las calles donde vivían los europeos y los accesos al puerto. Escogiendo un punto a casi un kilómetro del mar y fuera de la valla protectora de alambre, Stirling detuvo el coche entre unos edificios derruidos por los bombardeos. A continuación, con Alston, Allot y dos hombres, se dirigió por las calles laterales en dirección al puerto. Soplaba un fuerte viento y el aire era frío; una completa oscuridad rodeaba la zona y no había ni una señal de movimiento. Llegaron al agua sin ningún contratiempo.

Cuando Allot vio lo movido que estaba el mar expresó sus dudas sobre si la canoa podría mantenerse a flote. Ciertamente, no se podían alcanzar los barcos que estuviesen anclados a más de cien metros de distancia. Sugiriendo que la canoa debía armarse en caso de que el tiempo amainase. Stirling partió para efectuar un ligero reconocimiento por el puerto. Excepto a un borracho, no encontró absolutamente a nadie, pero, sin embargo, descubrió una entrada lateral al puerto que no estaba muy vigilada.

De vuelta a la orilla del mar se enteró de que Allot tenía problemas con la canoa —ciertas partes no ajustaban, por lo que no podía armarse—. La situación empeoró a causa del fuerte viento, estrellando las olas contra el dique del muelle, levantando montones de blanca espuma. No había otro remedio que abandonar la empresa, por lo que el grupo, de mala gana y deprimidos, emprendió el regreso en el coche.

De esta manera la primera incursión sobre Bengasi había fallado.

De vuelta a la base avanzada, entre las colinas, las noticias que allí recibieron fueron igualmente deprimentes. Dodds había encontrado las defensas que rodeaban al campo de aviación de Slonta tan eficaces que no había podido atravesarlas. Alston equivocó el camino y no pudo llegar a Berka. Bill Fraser consiguió entrar en Barce, pero sólo encontró un avión y algunos talleres de reparación móviles que inutilizó. Las únicas noticias animosas fueron las que trajo Paddy Mayne, quien informó que junto con sus dos cabos habían destruido 15 aviones cerca de Berka. Pero encontró dificultades al volver extraviándose a causa de estar el plano equivocado. Más tarde escribió:

"El día y la noche posteriores a la incursión no pudimos encontrar el punto de reunión... Habíamos estado caminando desde las 01,30 horas hasta las 19,00 horas de la noche siguiente sin poder encontrar el condenado lugar por ninguna parte. Debíamos haber cubierto unos 80 Km., primero yendo al maldito aeródromo, y después en el camino de vuelta.

No tenía ninguna utilidad seguir dando vueltas en la oscuridad. Yo me había hecho a la idea de efectuar una marcha de 400 Km. hasta Tobruk, y pensando de esta forma nos dirigimos al campamento senusi más cercano para conseguir algo de agua y si era posible, una manta.

Los senusis al principio sospecharon, pero una vez que estuvieron seguros de que éramos ingleses cambió la situación completamente y nos dirigieron a una de las tiendas, metiendo dentro nuestro equipo y preparándonos lechos con unas mantas."

Sin poderse dormir, en la oscuridad Paddy consideró su incapacidad para encontrar el camino de regreso al punto de reunión con Stirling y el LRDG. Pero entonces sucedió algo extraordinario:

"Y ahora prestad atención a lo que sigue y nunca desconfiéis de la suerte, casualidad o como queráis llamarlo. Los hombres que nos esperaban en el punto de reunión (ellos deberían de partir a la mañana siguiente) habían conseguido una gallina que habían cambiado por cierta cantidad de azúcar. Como deseaban guisarla, enviaron a un intérprete árabe que iba con ellos para que se la cocinase. En aquella zona había unos treinta o cuarenta campamentos esparcicdos en unos cinco kilómetros y él, precisamente, fue a escoger aquel en que nosotros nos encontrábamos descansando —de esta manera nos evitamos la penosa caminata de 400 kilómetros a través del desierto. Al día siguiente la columna partió hacia Siva, donde llegó sin novedad. A pesar de que la destrucción de aviones realizada había sido un notable éxito, la operación resultó ser mucho menos fructífera de lo que Stirling había esperado. El recuerdo de los barcos anclados a solamente 100 metros de distancia le atormentaba. Si solamente el tiempo no se hubiera puesto en contra suya una vez más... si la canoa no hubiese resultado un fracaso... Lo extraordinario del caso fue que la misma incursión, es decir, el llegar a Bengasi y salir de allí, juzgada en El Cairo como una verdadera locura, se había demostrado perfectamente factible. Definitivamente, Stirling se propuso regresar nuevamente.

A pesar de que el LRDG tuviera a su cargo, de momento, el transporte de los componentes del SAS, sería completamente inexacto pensar que ésta fue su única o principal misión. Por cada patrulla que cooperaba con Stirling, una docena de ellas realizaba una multitud de misiones, muchas sin importancia, pero otras de gran envergadura y que implicaban largos viajes. Por ejemplo, el 30 de marzo, una de las patrullas mandada por el capitán honorable Robin Gurdon partió de Siva y bordeando a Yalo por el Sur, que ahora estaba ocupado por los alemanes, recorrió 350 Km. a través del desierto en un solo día; una marca verdaderamente notable desde cualquier punto que se enfoque. Al día siguiente relevaron a la patrulla Nueva Zelanda en su misión de vigilancia de carreteras. Su tarea era la de comunicar al cuartel general el paso de cualquier vehículo que circulara por ellas. De estos datos el Servicio de Inteligencia del Octavo Ejército podía deducir las intenciones del enemigo. El general De Guingand, jefe del estado mayor de Montgomery, escribía en una carta que los informes proporcionados por el LRDG en esta misión de vigilancia de carreteras "resultó altamente precisa y proporcionó una confirmación de primera clase de todas las informaciones restantes relativas

La pausa antes de la acción: Un sargento del LRDG y el conductor.

Arena dura y llana: La patrulla puede apresurarse.

a movimientos de tropas y material".

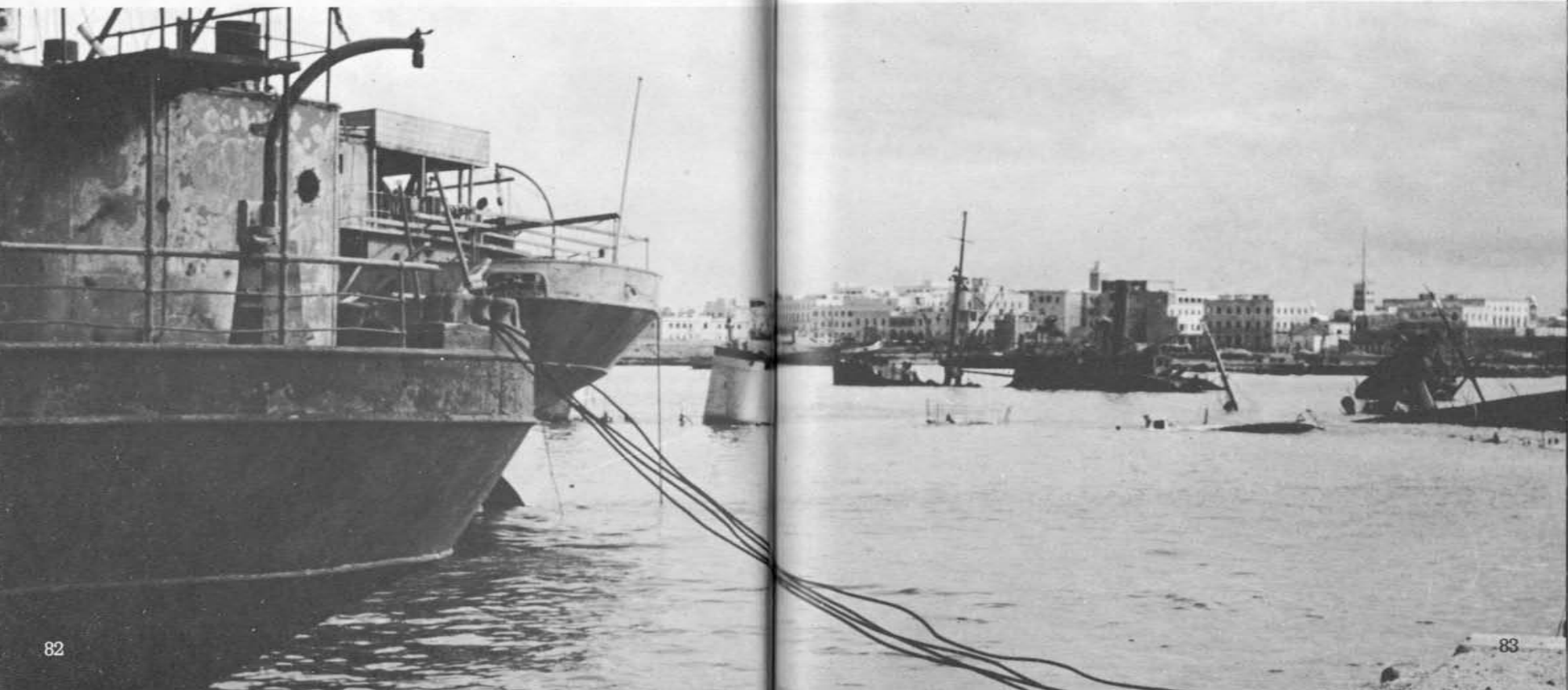
A pesar de su utilidad para el estado mayor del ejército, este servicio era extremadamente duro para las tropas. Escondidas en sus agujeros bajo las redes de camuflaje, sólo se sentían seguros en las horas de oscuridad. Existía el peligro, bien de ser descubiertos por las patrullas enemigas que acampaban fuera de la carretera, como de ser traicionados por los beduinos. Algunas veces éstos recurrían al chantaje, pidiendo dinero y alimentos a cambio de guardar silencio. En cierta ocasión, al negarse los hombres de Gurdon a sus pretensiones, un beduino se dirigió a un oficial alemán y le indicó dónde estaba escondida la patrulla. Pero bien porque no lo entendiese, o quizá sospechando una trampa, el oficial no hizo nada.

Después de ser relevados en su misión, Gurdon y sus hombres se dirigieron hacia Siva en compañía del capitán Melot, el oficial de información y dos árabes que iban a espiar en la zona del Sur de Bengasi. Gurdon hizo el viaje de 690 Km. en dos días, otro hecho verdaderamente notable, y regresó a la base aún más rápido. Pocos días después recibió una nueva misión: llevar a una partida del SAS de nuevo a Bengasi. Esta partida la componían Stirling, Fitzroy Maclean y el hijo del primer ministro, Randolph Churchill.

De nuevo Bengasi

Fitzroy Maclean formaba parte del grupo de incursión que iba a efectuar el golpe de mano porque había ya completado su aprendizaje y, además, era un excelente lingüista que podía resultar muy útil al equipo. Randolph Churchill, un nuevo recluta del Cuartel General de El Cairo, ni siquiera había empezado su entrenamiento; pero, con su bien conocido poder de persuasión, se las había ingeniado para conseguir un lugar en el coche. Además de Stirling, los otros miembros de la partida eran Gordon, Alston y tres cabos, Rose, Cooper y Seekings, que formaban parte del SAS desde que fue fundado. Decididos a no fracasar en esta ocasión por causa del bote, Stirling había encargado a Maclean de este asunto; y Maclean se las arregló para agenciarse varias barcas de reconocimiento de los Royal Engineers que se inflaban con un par de fuelles. Stirling las aceptó, pero insistió que debería realizar algún entrenamiento, por lo que durante varias noches realizaron varias pruebas en el Gran Lago Salado. Como prueba definitiva, Stirling sugirió que Maclean llevase los botes al canal de Suez, para probar si era capaz de colocar minas simuladas en los barcos ingleses allí anclados, sin ser descubiertos. La operación tuvo el mismo éxito que el que habían realizado en el campo de aviación de Heliópolis. Al día siguiente Stirling se apresuró a pedir a las autoridades portuarias que les devolviesen las minas. A la Armada Real no le hizo aquello ninguna gracia.

Una mañana, a mediados de mayo, la patrulla dejó Kabrit en el coche de mando de Stirling, dotado de soportes especiales para recibir cuatro ametralladoras, dos delante y las otras dos detrás. La primera visita fue al Servicio de Información de la Armada en Alejandría, donde les proporcionaron planos, fotografías aéreas y las últimas informaciones junto con una maqueta de madera de Bengasi. Sentados, en silencio, delante de ésta, los hombres que iban a realizar la incursión intentaban fijar en su memoria los detalles geográficos que les eran necesarios, percatándose de la existencia de un es-



Tropas italianas en marcha a través del desierto.

trecho paso de cascotes por debajo del rompeolas del puerto. Burlados los centinelas, este lugar parecía ideal para desde allí lanzar los botes. Pero, ¿cómo iban a conseguir entrar en la ciudad? ¿Resultaría tan fácil como la última vez? El Servicio de Información opinaba que si se aproximaban por la carretera de Benina —es decir, desde el Este— no habría ningún problema. El puesto de control situado en esta ruta había sido retirado recientemente.

Después de comer, el grupo se apiñó en el coche y se dirigieron a Marsa Matruh, pasando una señal establecida hacía pocos años por el club-automóvil egipcio en el que se leía: "Bengasi-1.000 Km." Al día siguiente, partieron de Marsa Matruh para cubrir los dos días de distancia que les separaba de Siva, que Maclean estaba deseando conocer, por las historias oídas en su infancia sobre esta ciudad. El lugar no le defraudó y, posteriormente, recordaba el gozo que experimentó a la vista de los pozos de agua fresca que manaba desde la tierra bajo las palmeras. Siguiendo el ejemplo de su padre, hacía un cuarto de siglo, él se zambulló en uno de ellos y cuenta que esta experiencia "fue como bañarse en agua de soda".

Esperando al grupo en el cuartel general del LRDG, situado en unos edificios estaba Robin Gurdon, por lo que las reuniones concernientes a la operación empezaron inmediatamente.

El 18, por la tarde el grupo partió de Siva en dirección a Bengasi y durante los siguientes días, continuaron la marcha desde el amanecer hasta que anochecía. El tiempo era caluroso y utilizaban las ropas imprescindibles, agradeciendo la brisa que producía el movimiento de los vehículos. Pero cuando el sol se ocultaba, la temperatura bajaba rápidamente y de nuevo tenían que ponerse la ropa. Por desgracia, la mayoría de los hombres de acción no suelen ser brillantes escritores y el sentimiento de las vastas extensiones y la grandeza de las jornadas pasadas en el desierto, se han perdido o se han recordado fragmentariamente. Por suerte Maclean es ambas cosas, y en su famoso libro *Eastern Approaches* (Rutas orientales) nos ha dejado una real impresión de estas noches en el desierto:

"Preparar las comidas no nos costaba mucho rato:

Arriba: **Una rueda reventada: La patrulla aprovecha la ocasión para comer.**
Abajo: **Gasolina y arena proporcionan una excelente cocina.**

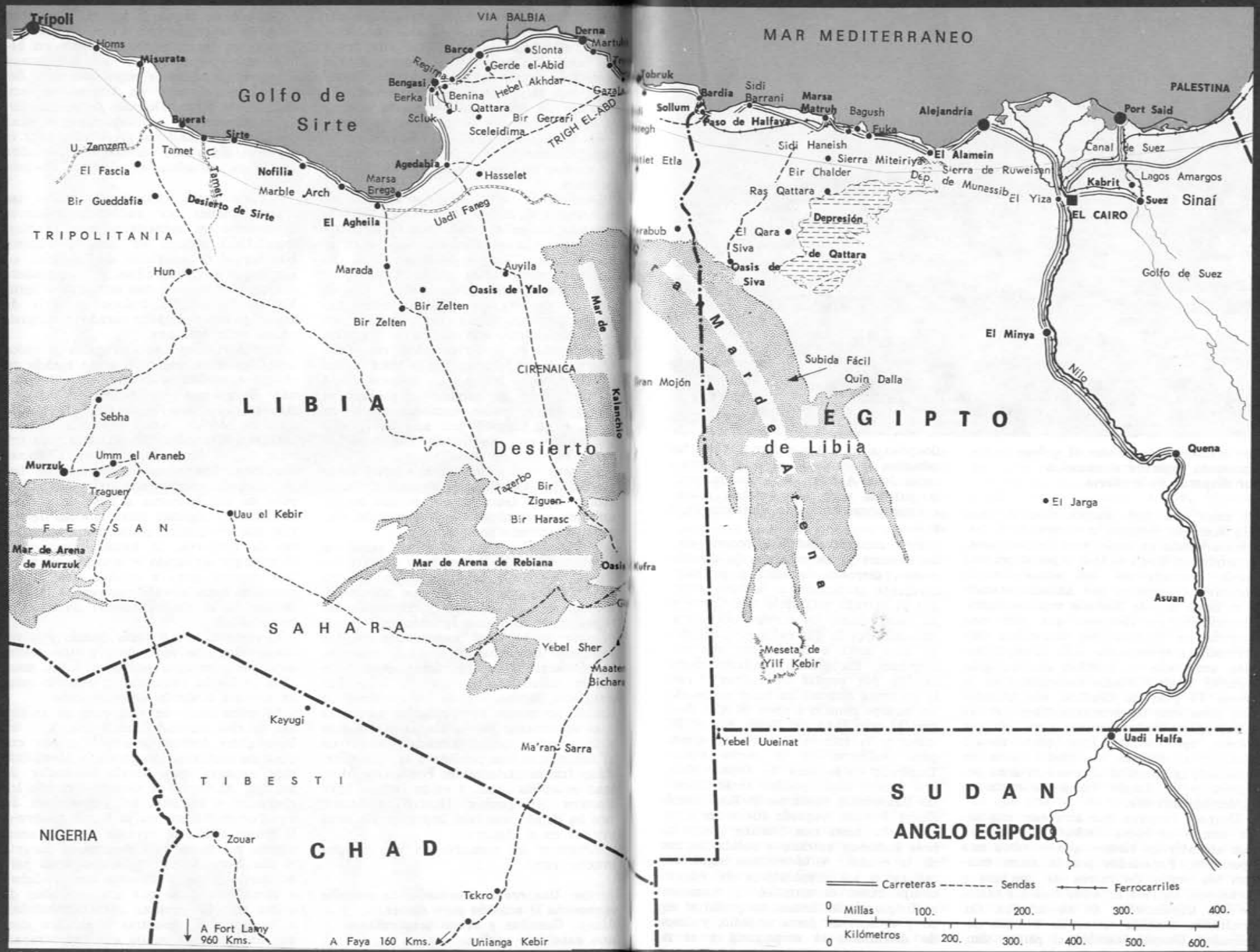
Guisado de carne de lata, té y algunas veces un trago de ron. Cocinábamos utilizando un fuego hecho mediante un bidón lleno de arena en que echábamos gasolina que después ardía con una llama estable durante un tiempo sorprendentemente largo. Después de comer, llenábamos nuestras cantimploras con agua del tanque, dejándolas preparadas para el siguiente día y nos sentábamos alrededor del fuego, envueltos en nuestros chaquetones.

Algunas veces, después de recibir las comunicaciones por radio, utilizábamos la emisora en menesteres más frívolos, escuchando música de jazz, a Tommy Handley, o el noticiario de las ocho en punto que emitía Londres... El continente europeo nos parecía que estaba muy lejos. Yo me preguntaba cuándo lo vería de nuevo y cómo estaría cuando consiguiéramos verlo otra vez.

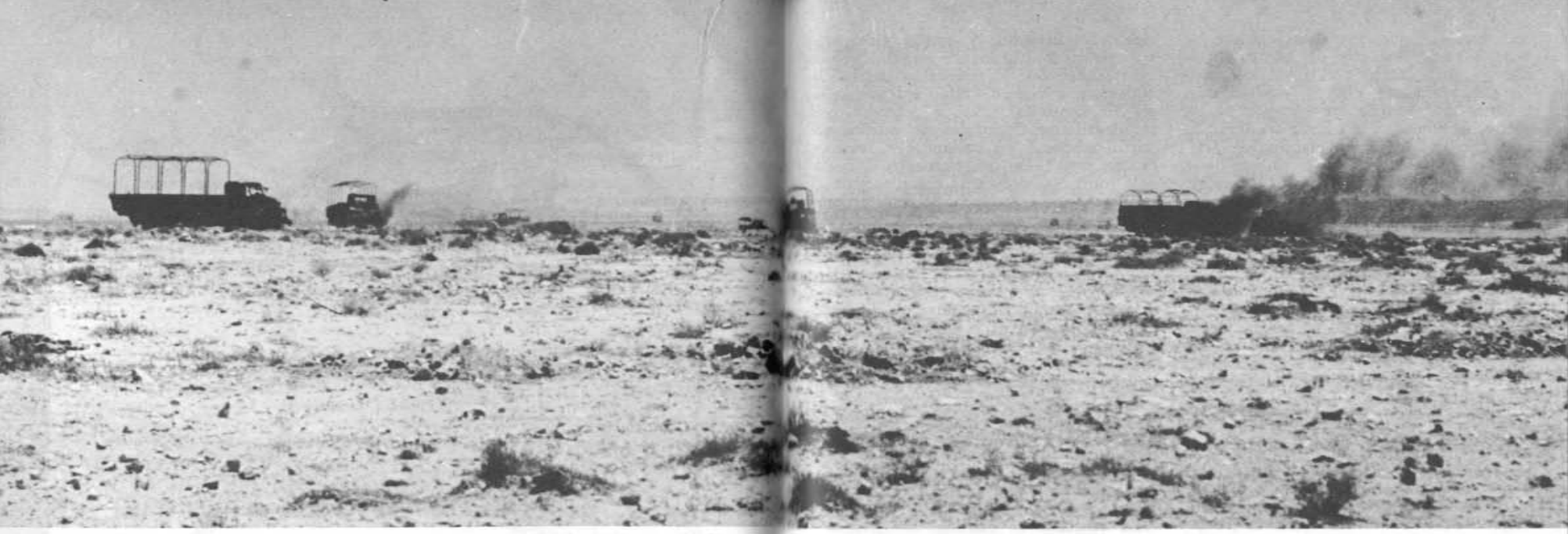
Pronto el fuego se extinguiría y todos buscábamos un lugar de arena blanda en el que extendíamos nuestro saco de dormir. Dormíamos profundamente bajo las estrellas, con una brisa fría acariciando nuestros rostros. Antes del amanecer, el cocinero, afanándose en su tarea, nos gritaba: "¡¡El desayuno está listo!!" Inmediatamente todos nos calzábamos las botas y el día comenzaba de nuevo. Después de un desayuno a base de gachas, salchichas y algunas veces lonchas de bacón que el ejército proporcionaba en latas de conserva, la jornada continuaba al principio sintiendo el aire frío en nuestros rostros, pero a medida que el sol avanzaba hacia el cénit, se repetía la operación de ir despojándonos de nuestra vestimenta."

El desierto era a veces blando y a veces rocoso, unas veces llano y otras ondulante pero, excepto por ocasionales manchas de hierba raquítica, el desierto estaba siempre desnudo de vegetación.

El único signo de vida eran las graciosas gacelas huyendo en la lejanía y un Beaufighter francés que volaba por encima de nosotros, ignorando la identificación enemiga que llevaba el coche de Stirling. Al Oeste de Gazala —donde los alemanes e ingleses se enfrentaban en aquellos momentos en la franja costera— la rutina diaria se invertía y la columna viajaba por la noche y descansaba durante el día. Normalmente se encontraban para ocultarnos rocas o arbustos que ayudaban a camuflarnos; lo que era imposible de evitar eran las moscas que atormentaban a los hombres, mientras intentaban dormir en cualquier cobijo que encontraban.



El desierto occidental de Libia y Egipto. Escenario de la actuación de las Incursiones del Desierto.



Los alemanes devuelven el golpe: Camiones ingleses alcanzados por disparos de artillería.

El calor era casi insoportable. A unos 130 Km. de Bengasi, a través de la carretera existía un atajo, ruta de caravanas, denominado Trigh-el-Abd. Apenas era una senda marcada por los esqueletos de hombres y camellos que habían perecido a lo largo de ella durante muchos siglos. Conociendo los alemanes que esta ruta debería ser cruzada por cualquiera que pretendiera aproximarse a la costa, la habían sembrado de bombas que en gran número estaban medio escondidas en la arena. El plan de Gurdon era alcanzar esta zona con las primeras luces del día y encargarse de las bombas a medida que fueran apareciendo. Este plan resultó efectivo y después de media hora de ansiedad, la columna atravesó la zona peligrosa y se dirigió hacia la costa en dirección noroeste.

Después tuvieron que atravesar una zona donde se había luchado y tuvieron que afrontar los riesgos que envolvía esta operación. Esparcidos por la arena estaban los restos de carros de combate y camiones, algunos de ellos con los restos de sus tripulaciones en su interior. Encontraron también restos de aviones derribados. Después cambió el paisaje dando paso a colinas y páramos cubiertos de arbustos y árboles canijos y pronto apareció Jebel-Akhdar, la montaña verde, y la patrulla supo que estaban solamente a unas pocas horas de distancia de Bengasi.

Esta zona montañosa, frecuentada por los senusis y sus rebaños de camellos y ovejas, disponía de agua y proporcionó excelente protección a la base avanzada que la patrulla estableció allí. Como ya se ha mencionado, los senusis odiaban a los italianos, por lo que éstos procuraban huir de esta zona e igualmente sus aliados alemanes. Escogiendo cuidadosamente el camino por sendas de cabras y cauces, la columna alcanzó un sitio apropiado en un escarpe situado a unos 30 Km. de Bengasi al otro lado del llano. Era el 20 de mayo y la incursión estaba programada para realizarse en la noche siguiente. Tumbado en su saco de dormir Maclean nos cuenta cómo podían verse desde allí las llamaradas, mientras la RAF bombardeaba Bengasi. Aquella iba a ser su última visita hasta que Stirling y sus hombres hubiesen entrado y salido de nuevo de la ciudad. A la mañana siguiente se realizaron los preparativos de rigor: se comprobaron el material y municiones, se limpiaron las armas, se probó el equipo y el bote de goma se infló, y después de desinflarlo se empaquetó y se dejó listo para su transporte al lugar de la acción. Estas operaciones no se realizaron en el ambiente tranquilo que Stirling hubiese deseado, sino rodeados de un grupo de locuaces árabes. Uno de ellos hablaba un excelente italiano y pronto sospecharon que pudiera ser un agente enemigo. Sin embargo, cuando decidieron eliminarlo había desaparecido misteriosamente.

Otro de los trabajos que tuvieron que realizar fue el desembalar los explosivos, las bombas y las minas adhesivas, colocar los detonadores y graduar los dispositivos de relojería. Aunque sabido y rutinario para el SAS este trabajo siempre tenía que ser hecho cuidadosamente y con mucha meticulosidad, porque los explosivos no respetan a nadie. En esta ocasión sucedió que se escuchó un sonido parecido a un disparo de pistola y vieron al cabo Seekings agarrándose dolorosamente la mano. Un detonador había salido defectuoso y había explotado mientras lo manejaba. Aunque no estaba herido de gravedad, por supuesto no podía acompañar al grupo que iba a efectuar la incursión, y así Randolph Churchill —que pensaba dejarlo con Gurdon y el LRDG— convenció a Stirling para ocupar el lugar del herido. Nadie dudaba de que si la ocasión lo requería, el recién llegado actuaría con gran valor, aunque todos esperaban que la famosa voz de Churchill no se oyera en un mal momento.

Poco después de las 17,00 horas Stirling y sus cinco hombres, Alston, Maclean, Churchill, el cabo Rose y el cabo Cooper, se dirigieron a Bengasi escoltados por Gurdon y dos vehículos del LRDG. En la creciente oscuridad la columna efectuó su marcha lentamente hacia el fondo de un cauce saltando por el abrupto terreno y teniendo que efectuar grandes rodeos para evitar enormes rocas. La marcha era tan lenta que tardaron cinco horas en recorrer 20 Km. de distancia que había hasta la carretera.

Una vez en la carretera los vehículos del LRDG se volvieron y Stirling, después de despedirse brevemente, encendió las luces de su coche y se dirigió hacia Bengasi. Una vez que el coche alcanzó cierta velocidad empezaron a notar que el camino hacia el fondo del cauce había producido sus efectos y se dieron cuenta de que una de las ruedas estaba fuera de línea.

Ante el alarmante sonido que el coche producía, Stirling, maldiciendo su suerte, detuvo el coche fuera de la carretera. Durante un rato los dos cabos se metieron debajo del vehículo y estuvieron urgando, pero no pudieron hacer nada. Dándose cuenta de que su operación tenía que efectuarse a la fuerza en las seis horas

de oscuridad que quedaban, Stirling les ordenó subir al coche de nuevo y emprendieron la marcha; el ruido era todavía más alarmante. Fitzroy Maclean consideraba que aquello era como ir en un coche de bomberos a apagar un incendio más que una incursión clandestina y silenciosa. Sin embargo, nadie parecía darse cuenta, y el único signo de vida eran las hogueras de los campamentos árabes que brillaban como estrellas en la oscuridad. No encontraron ni barricadas ni puestos de control. Al poco rato pudieron ver hacia la derecha la alambrada alrededor del aeródromo de Regima y el grupo dedujo que Bengasi no podía estar ya lejos. Este descubrimiento les produjo cierto alivio, porque aparte de lo ruidoso, el viaje había sido muy frío, pues el aire nocturno les atería a pesar de los chaquetones y jerseys que llevaban puestos.

Al fin sucedió lo que se temían. Al salir de una curva Stirling observó una luz roja en medio de la carretera a una distancia de unos cien metros. Dando un frenazo, detuvo el coche justamente delante de una pesada barrera de madera; después observó que un centinela provisto de una pistola ametralladora se acercaba a Maclean que ocupaba el asiento a su lado. Más lejos, protegiendo a los centinelas, se podían ver los cañones de varias ametralladoras, y estaba claro que solamente mediante un engaño podían salir triunfantes de aquella situación. Un encuentro a disparo limpio era una locura. El centinela pidió a Maclean que se identificase. "Oficiales de estado mayor", respondió en italiano, "y tenemos mucha prisa". Por un momento el centinela miró con suspicacia e inspeccionó el coche. Seguramente, parecía que él debía haberse dado cuenta de que los uniformes eran ingleses en vez de italianos. Sin embargo, tras unos momentos de silencio saludó marcialmente y les indicó: "Tienen ustedes que utilizar el alumbrado reducido." Dando un chirrido el coche continuó su camino a Bengasi.

El siguiente episodio que les sucedió podía haber salido en cualquier película policíaca. Un coche venía en dirección contraria con las luces encendidas; de pronto giró rápidamente y comenzó a seguirles. Posiblemente, pensaron que era el vehículo de la policía militar, avisado por el puesto de control para que reconociese al extraño vehículo que había llegado por la noche.

La reacción de Stirling fue disminuir la marcha y dejar que le pasase, pero el vehículo no intentó adelantar y se mantuvo a distancia. Después Stirling aceleró y luego se paró, y el coche que los seguía hizo lo mismo. Lo único que se podía hacer era lanzarse a toda velocidad hacia Bengasi, después girar rápidamente y meterse por una calle lateral, apagar las luces y esperar. Lo que sucedió fue que el otro coche pasó de largo y el sonido de su motor se perdió en la lejanía.

Pero las cosas se empeoraron porque pronto las sirenas empezaron a sonar, y como la RAF había accedido a no efectuar ninguna incursión aquella noche, no cabía duda de que habían dado la alarma general. Esta impresión se confirmó a medida que presenciaron cómo eran lanzadas bengala tras bengala que explotaban en el aire. Su vehículo les comprometía, ahora, más que servirles de ayuda, por lo que Stirling decidió abandonarlo, después de recoger todo el equipo, colocando una bomba en el maletero graduada para explotar a la media hora, y se dirigieron hacia Bengasi por entre las ruinas del barrio árabe. Aunque pudieron escuchar cómo la gente corría a lo lejos, nadie obstaculizó su marcha y parecía que iban a llegar hasta la orilla del mar sin ningún problema. Al pasar por una pared derruida a una estrecha calle se tropezaron de pronto con un carabinero italiano. Maclean de nuevo solucionó la papeleta: "¿A qué se debe todo este ruido?", preguntó; el carabinero respondió: "Oh, solamente otra de esas malditas incursiones aéreas inglesas."

Aparentando no desear marcharse Maclean le preguntó si no era posible que los ingleses intentasen algún ataque por tierra a la ciudad; el carabinero le respondió que aquello no era muy probable, puesto que su ejército había retrocedido casi hasta la frontera egipcia. Despidiéndose del carabinero, la patrulla siguió su camino hasta que lo perdieron de vista. Después Stirling indicó que deseaba pararse y reconsiderar los hechos. Si entre los carabineros existía la creencia de que las sirenas y cohetes se debían solamente a una alerta sobre un ataque aéreo, quizá habían sido demasiado pesimistas Stirling y sus hombres. ¿Por qué no ir al coche, quitar la bomba y de esta manera ahorrarse la caminata para acudir al punto de reunión con Gurdon y el LRDG? Cuando llegaron al coche habían pasado ya 25 minutos, por lo que rápidamente la cogieron y la lanzaron por encima de una tapia. Poco después explotó.

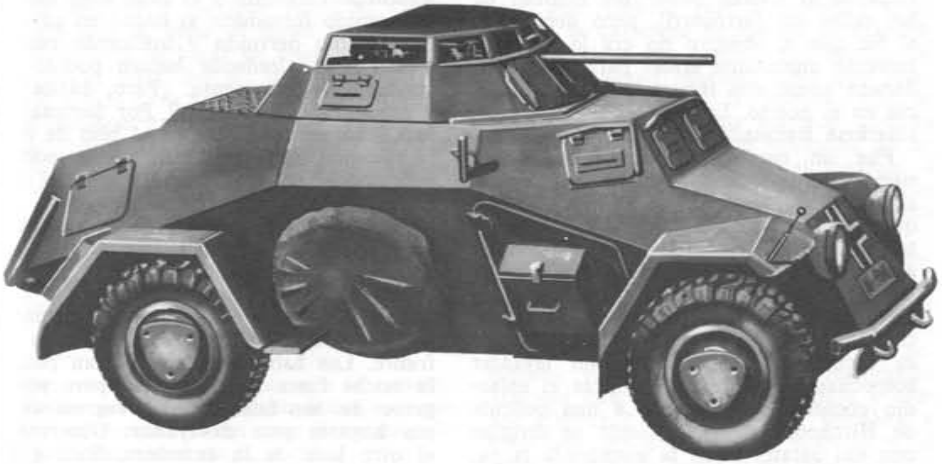
El puerto estaba a kilómetro y medio de distancia, por lo que las órdenes de Stirling fueron que Randolph Churchill y el cabo Rose se llevaran el coche y lo escondieran, mientras que él, junto con Maclean, el cabo Cooper y Alston sirviéndoles de guía, llevarían los botes y explosivos. De esta manera se marcharon y pronto se podía oír el eco de sus pisadas por las calles del barrio europeo; se sentían tranquilos y sin miedo alguno. Maclean se encontró a un centinela en las alambradas que protegían el puerto y acercándose a él le dijo que el coche de su patrulla había tenido una avería y que estaban buscando un lugar donde pasar la noche. ¿Podía indicarle algún sitio? El centinela les dijo que no sabía; pero, por fortuna, tampoco era muy observador y de esta manera la patrulla prosiguió hasta encontrar un sitio por el que atravesar la alambrada. Al final lo encontraron, y después de introducir en él el equipo prosiguieron por entre grúas y raíles de ferrocarril en dirección al mar. Cuando llegaron, se alegraron extraordinariamente que el punto que previamente habían elegido, era exactamente como se indicaba en la maqueta que habían estudiado en Alejandría. Ahora, Stirling decidió dividir la patrulla temporalmente, llevándose a Alston consigo para reconocer el puerto, mientras Maclean y el cabo Cooper inflaban el bote.

No había luna, pero las estrellas brillaban, por lo que la visibilidad, por desgracia, era bastante buena. La superficie del agua, en versión escrita por Maclean, "era como una hoja de papel de plata" y a corta distancia, al parecer, podían verse

Pantanos: Otro peligro del desierto.

El beduino: Amigo algunas veces, otras enemigo.

Vehículo blindado pesado alemán Sd Kfz-234/3.
Velocidad: **85 Km/hora.** Autonomía: **599 km.** Tripulación: **4 hombres.**
Armamento: **Un cañón L/24 de 7,5 cm. de calibre y una ametralladora de 9,92 mm.**



Vehículo blindado ligero alemán SdKgz-222.
Velocidad: **80 Km/hora.** Autonomía: **229 km.** Tripulación: **3 hombres.**
Armamento: **Un cañón de 20 mm. y una ametralladora de 7,92 mm.**

las moles de los barcos meciéndose silenciosamente anclados en el puerto. Los fuelles producían un silbido y, lo que era peor, no hinchaban el bote; Maclean efectuó una rápida comprobación de las conexiones y comenzó a bombear de nuevo; una voz procedente de uno de los buques le interrumpió deseando saber lo que pasaba. "Militares", respondió; pero el propietario de la voz no se quedó satisfecho e insistió en saber lo que pasaba. Con voz tranquila Maclean le gritó: "Nada que te importe", tras lo cual se quedó tranquilo.

Mientras tanto el bote seguía sin hincharse, y seguramente debería de haberse pinchado desde que lo inspeccionaron aquella mañana; la única solución era traer el otro bote que estaba en el coche. En su camino de vuelta Maclean y Cooper se encontraron a Randolph Churchill que estaba intentando meter el vehículo bajo la protección de un edificio medio derruido ante una concurrencia de curiosos árabes. Después de recoger el bote volvieron a través de la alambrada hasta el mar, pero no habían hecho más que empezar a hincharlo cuando se dieron cuenta de que también estaba pinchado. Cuando Stirling y Alston volvieron se encontraron las malas nuevas. Aquel ir y venir había terminado por agotar las horas de oscuridad y solamente les quedaba media hora. Durante unos momentos discutieron si debían poner las bombas en los raíles del ferrocarril, pero decidieron al fin que el objetivo no era lo suficientemente importante como para ser considerado como una incursión de importancia en el puerto. La operación debía considerarse fracasada.

Fue un momento amargo. No había tiempo para sentarse a reflexionar porque si todos los vestigios de la visita tenían que ser borrados, los botes y el equipo tenían que ser recogidos y transportados al vehículo. En cierto sitio Maclean se encontró cara a cara con un soldado ascari de la Somalia italiana, y de nuevo tuvo que utilizar sus dotes lingüísticas y su astucia para marcharse sin levantar sospechas. A partir de entonces el episodio comenzó a parecerse a una película de Hitchcock porque cuando se dirigían con sus petates hacia la alambrada la patrulla descubrió de repente que su número había aumentado de cuatro a seis. Dos centinelas armados habían empezado a seguirles. ¿Qué podía hacerse? El dispararles significaría alarmar a todas las tropas en aquella zona; y, por otro lado no se podía intentar el atravesar las alambradas como habían entrado. Lo único que podían hacer era dirigirse a la puerta principal y confiar en que podrían inventar alguna cosa para salir del apuro.

En momentos como este, todo el que haya estado en un callejón sin salida sabe por experiencia que la mente trabaja con gran rapidez y se ven las cosas con una claridad meridiana. Por el contrario, el tiempo parece eterno y un solo paso parece que se tarda en darlo, un período de tiempo verdaderamente extraordinario. Cuando el grupo llegó a la puerta, Maclean informó que era un oficial del Estado Mayor y le preguntó si era responsable de la seguridad del puerto. Cuando el sargento estúpidamente dijo que sí, Maclean empezó a sermonearle en voz alta. ¿Cómo era posible, se preguntaba, que él y su patrulla pudieran danzar por el puerto tranquilamente? Aquello era verdaderamente vergonzoso. Porque bien podían ellos ser saboteadores enemigos. El sargento pensaba que esto era un poco exagerado; pero, para su tranquilidad, Maclean le informó que por esta vez lo pasaría por alto, aunque debía de alertar a sus centinelas.

Después de esto Maclean y su grupo atravesaron la puerta con paso decidido.

Era ya de día cuando la patrulla de incursión llegó al coche y desde luego todas las oportunidades de volver, rápidamente, al punto de reunión se habían perdido. Randolph Churchill y el cabo Rose habían conseguido introducir el coche en un edificio medio derruido y utilizando cuanto tenían a su alrededor habían podido esconderlo perfectamente. ¿Pero, dónde iba a esconderse la patrulla? Por fortuna las habitaciones que había en el piso de arriba estaban vacías, y con suerte podían permanecer en ellas durante todo el día. En el coche tenían comida suficiente, por lo que las cosas podían haber resultado peor, aunque no podían asegurar que los árabes no les traicionasen.

Con el día la ciudad comenzó a despertar. Bombarderos italianos y alemanes atronaban con sus motores a su vuelta del frente. Los habitantes que habían pasado la noche fuera de la ciudad para protegerse de los bombardeos, regresaban a sus hogares para desayunar. Observando el otro lado de la carretera, Stirling localizó la zona donde los alemanes tenían sus cuarteles e incluso vio entrar y salir a los oficiales y a los enlaces que partían con mensajes. La incertidumbre no podía ser mayor.

Pero el día transcurrió sin novedad. Turnándose, los seis hombres continuaron obesrvando mientras que el resto dormitaba. Para Stirling, aquel fue un día aciago. Dos veces había llegado hasta el puerto y por dos veces los botes le habían fallado. ¿Por qué sería esto? ¿Qué es lo que había sucedido? ¿Existía algún misterio en los botes que él no había podido adivinar? El sol llegó a su cénit y después empezó a declinar hacia el Oeste. Hasta que le llegó el turno a Randolph Churchill en el lugar de observación, cerca de la hora del té, no sucedió nada, pero a esta hora se oyó que alguien subía las escaleras y a continuación apareció un marinero italiano. Al encontrarse con Churchill y su barba de seis días se marchó corriendo, pero nadie podía adivinar si era con intenciones de comunicarlo a las autoridades. Sin embargo, durante dos horas los seis hombres permanecieron en tensión con las pistolas y granadas en la mano preparados para dispensar a cualquier futuro intruso un recibimiento adecuado.

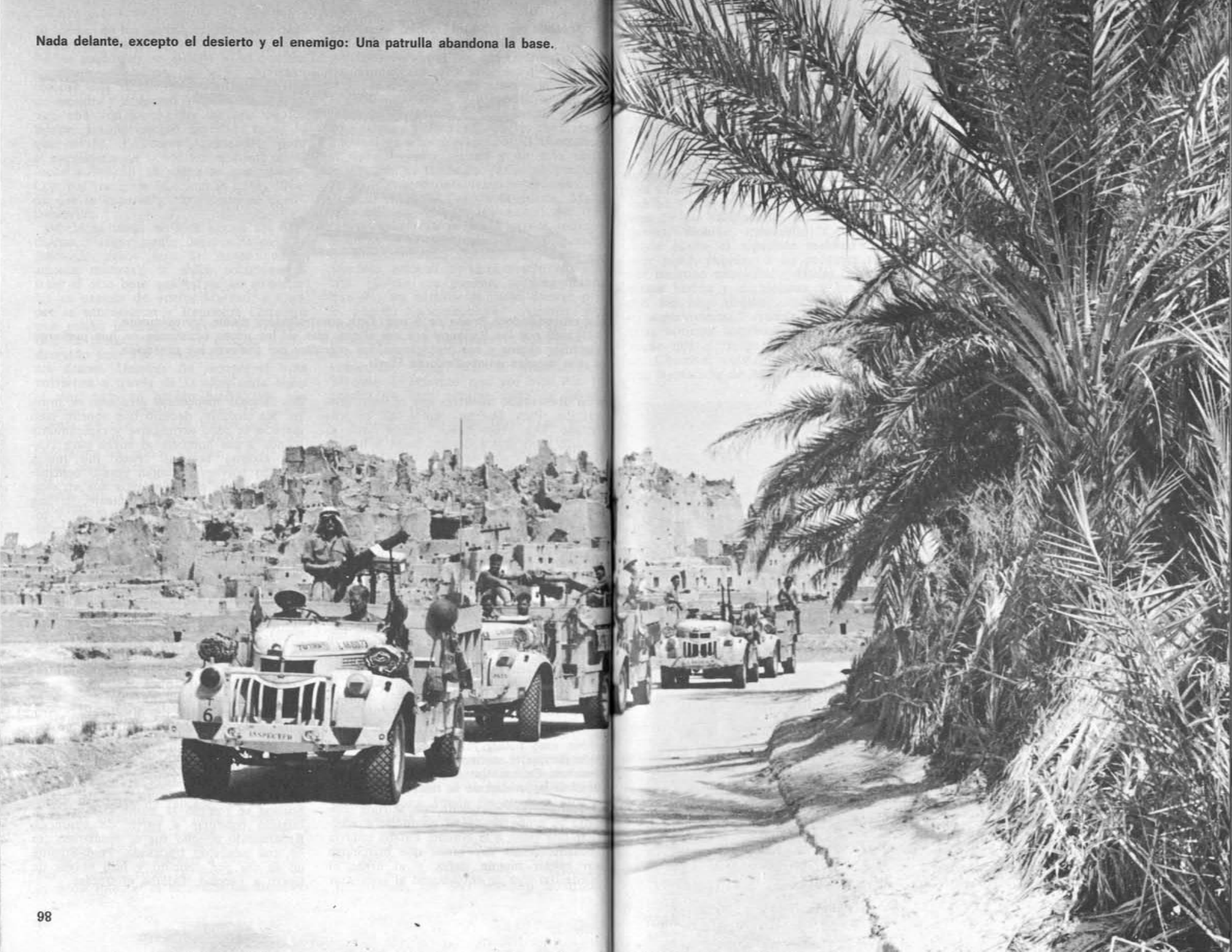
No vino nadie, y llegaron a la conclusión de que el marino debía haber entrado a robar. Pero sintieron gran alivio cuando llegó la oscuridad de la noche.

Tranquilizados nuevamente, Stirling condujo al grupo desde su escondite a efectuar una visita a la ciudad. Estaba todavía apesadumbrado por tener que marcharse sin causar ningún daño, y al llegar al borde del mar se entusiasmó al encontrar dos lanchas torpederas atracadas al muelle. Sin dudarlo, decidió que aquello bien merecía la pena arriesgarse y rápidamente mandó a sus hombres al coche para buscar algunas bombas. Pero fue inútil. Cuando volvieron habían puesto centinelas y bastante más alertados que en ocasiones anteriores. Definitivamente, Stirling tuvo que rendirse ante la fatalidad y tomando la carretera de Benina se marcharon por el mismo camino que habían llegado. De nuevo Maclean tuvo que ingeniárselas para pasar la barrera, tras lo cual el coche tuvo que marchar durante cierta distancia entre dos vehículos de un convoy. A las 06,00 horas alcanzaron el punto de reunión con Gurdon con un día de retraso, cuando el LRDG se disponía ya a marcharse después de desayunar.

A la hora de estar allí iniciaron el regreso a Siva, que, unos días más tarde, alcanzaron sin incidente. No sucedió lo mismo en el viaje de Siva a El Cairo, pues, yendo a velocidad, sufrieron un accidente, volcando el coche y resultando Maclean con fractura de clavícula y brazo; Churchill se rompió una vértebra y tuvo que ser evacuado al hospital y el cabo Rose tuvo doble fractura del brazo. Stirling se rompió la muñeca, lo cual le impidió conducir a partir de entonces. Resumiendo aquello fue el desastroso fin de una incursión fracasada. Pero Stirling no se dio por vencido y juró volver de nuevo a Bengasi. Odiaba el fracaso.

La ametralladora Breda de 8 mm. Esta ametralladora media normalmente utilizada por los italianos era tan eficaz, que en las pocas ocasiones en que pudieron capturar alguna y sus municiones, las patrullas del desierto las preferían a sus propias ametralladoras Lewis.

Nada delante, excepto el desierto y el enemigo: Una patrulla abandona la base.



Defensa de Malta

La primavera de 1942 fue un período de ansiedad para los aliados y especialmente para Winston Churchill. Desde febrero había venido observando cómo empeoraba la situación en Malta, el bastión británico en el Mediterráneo, y urgió a Auchinleck para que lanzase una ofensiva en el desierto.

Auchinleck seguía replicándole que no podía atacar hasta que sus hombres y sus equipos estuviesen al completo, haciendo que Churchill le preguntara con sarcasmo que para qué le servían los 650.000 hombres de que ya disponía. El 20 de abril el general Dobbie transmitió a Churchill desde Malta el siguiente mensaje: "Lo peor puede suceder si no podemos reponer nuestras necesidades vitales, especialmente harina y municiones, y esto tiene que ser muy pronto... es una cuestión de supervivencia." Auchinleck a pesar de estas noticias continuó sin actuar, arguyendo que el riesgo era demasiado grande. Churchill volvió a insistir señalando que la pérdida de Malta sería "un desastre de primera magnitud para el Imperio Británico y con toda seguridad fatal en lo sucesivo para la defensa del Mediterráneo". Para fortalecer su petición, contando con el pleno apoyo del gabinete y de la junta de jefes de Estado Mayor, le comunicó a Auchinleck que si el ataque no se había efectuado antes de mediados de junio, cuando, aprovechando los días que no había luna, un convoy de 17 buques iba a realizar el aprovisionamiento de Malta, no tendría más remedio que quitarle el mando. Auchinleck se sometió a sus demandas, pero ya era demasiado tarde: el 26 de mayo Rommel lanzó una de sus ofensivas relámpago estableciéndose una lucha durante cinco días, tras los cuales Auchinleck imaginó erróneamente que Rommel había quemado su último cartucho. Fue en esta coyuntura cuando Churchill comunicó a Auchinleck el siguiente mensaje: "No hay necesidad de que insista en la importancia vital de la feliz llegada de nuestros convoyes a Malta, y estoy convencido de que dispondrá lo necesario para proporcionar la protección aérea y particularmente que los Beaufighters puedan actuar desde campos de aviación tan al Oeste como sea posible."

Con este precedente, al volver a El Cairo, Stirling fue citado al Cuartel General, donde fue entrevistado por el jefe de operaciones militares. Un convoy de buques mercantes, se le dijo, intentaría llegar a Malta con su precioso cargamento en la segunda semana de junio. Debería utilizarse cualquier método para reducir y neutralizar la amenaza aérea enemiga y la colaboración del SAS se necesitaba urgentemente. ¿Qué podía hacerse? Stirling no tardó mucho en preparar su plan y este era nada menos que asaltar ocho aeródromos enemigos en la noche del 13 al 14 de junio. De estos aeródromos dos estaban en el área de Bengasi, tres alrededor de Derna y Martuba, situadas en la costa a unos 160 Km. al Oeste de Tobruk; uno en Barce y el último en Heraklion, en la isla de Creta.

La operación, como se verá, era complicada y el tiempo escaso. En la base de Kabrit la actividad duraba de la mañana a la noche, modificándose los planes a medida que se recibían los informes del Servicio de Información. La incursión en Derna, a cargo del teniente Jordan de los Franceses Libres, presentaba problemas de especiales características porque aparte de los que ofrecía por su distancia, se sabía que esta zona, de terreno montuoso, estaba atestada de refuerzos alemanes y

defendida por unidades establecidas en posiciones defensivas. Por fortuna, Stirling supo la existencia de una unidad denominada el SIG —Unidad Especial de Interrogatorio de Prisioneros— que estaba formada por un grupo de judíos alemanes procedentes de Palestina. Estos hombres, arriesgándose casi hasta la muerte, tenían que ir voluntariamente a retaguardia de las líneas alemanas usando uniforme del Afrika Korps. Su entrenamiento era completísimo y como debían, incluso, pensar en el idioma alemán que se usaba vulgarmente, su comandante, capitán Herbert Buck, reclutó a dos suboficiales alemanes que habían servido en la legión extranjera francesa y que confesaban ser antinazis. Estos hombres se llamaban Bruückner y Esser y aunque se portaban maravillosamente, los otros miembros del SIG nunca confiaron en ellos y consideraban su adquisición un gran error. Pronto veremos hasta qué punto sus sospechas estaban justificadas.

Stirling fue el primero en solicitar los servicios del SIG y a Buck le encantó el encuentro con Stirling. La idea que propuso fue que el SIG le proporcionase tres vehículos del Afrika Korps para transportar a la patrulla francesa a los aeródromos de Derna. Esto, Buck pensaba, era muy fácil de conseguir y sugirió que los dos grupos se reuniesen en Siva el 8 de junio. Sin embargo, Stirling, que sabía por experiencia el tiempo que se tardaba en preparar un golpe de mano, sugirió una fecha anterior y así fue acordado.

El 6 de junio los hombres que iban a efectuar el golpe de mano partieron, escoltados durante los cuatro primeros días por el LRDG. Después los hombres del SIG se pusieron los uniformes alemanes para dirigirse a Derna. Todo había salido a pedir de boca excepto por un detalle importante: el Servicio de Inteligencia les había comunicado la contraseña vigente durante el mes de mayo (que era *Fiume*), pero no pudo enterarse de la que se utilizaría durante el mes de junio. Este detalle podía fácilmente complicar el asunto, pero a pesar de ello no hubo alteraciones en los planes y la columna se dirigió al Norte en dirección a las montañas. Buck iba con uniforme de soldado y Brückner y Esser con el de suboficial; los franceses libres escondidos en la caja de los camiones debajo de una lona. Todos iban fuertemente armados no sólo con pistolas y fusiles, sino también con afiladas bayonetas y granadas.

Hombres del LRDG y compañeros de las fuerzas de la Francia Libre: Los modelos que usaban los franceses no eran de París.

Durante toda la mañana los camiones continuaron avanzando y lo mismo hicieron hasta las cuatro de la tarde. A esta hora al salir de una curva, Buck divisó un puesto de control con centinelas de servicio. Deteniéndose delante de la barrera, Buck demandó que abrieran la misma; por un instante parecía que el centinela haría lo que le pedía. Luego dudó y les pidió la contraseña, a lo que Buck replicó que había estado realizando una misión en el desierto antes de que la contraseña anterior, *Fiume,* hubiera sido cambiada. Realizando su papel a la perfección, Buck apabulló al centinela recordándole sus deberes, pero fracasó en su intento y para complicar la situación llegó un mayor que pidió a los "alemanes" que entrasen en el cuerpo de guardia para discutir el caso delante de un vaso de vino. Aceptando la invitación, Buck explicó que su misión era llevar los vehículos al taller de reparación que había en Derna con la mayor rapidez posible; pero el mayor, francamente disgustado, repetía que sus órdenes eran explícitas: nadie que no supiera la contraseña podía pasar. Finalmente Brückner simuló perder la calma y amenazó con informar a su unidad que los centinelas italianos habían obstaculizado una misión importante. Al fin el mayor les permitió pasar.

Saltando a su vehículo y ya dispuesto a arrancar el coche se les aproximó un cabo alemán. Buck presintió nuevos obstáculos; pero el alemán lo único que quería era serles de utilidad. Les dijo que lo mejor era que continuasen hasta un puesto militar de aprovisionamiento, que estaba a kilómetro y medio de distancia y pasasen allí la noche. Debían tener cuidado con los saboteadores enemigos que procedentes del desierto disparaban contra los vehículos...

Media hora después Buck y sus hombres se hallaban formando cola entre soldados de la Luftwaffe y del Afrika Korps,

esperando su turno para cenar un plato de lentejas y dumplings (pasta rellena de carne) mientras los franceses permanecían escondidos en los coches. Pero no fiándose demasiado, una hora después la columna abandonó el campamento y se detuvo once kilómetros más allá, siguiendo la carretera. En este lugar pasaron la noche tranquilamente.

Al día siguiente era 13 de junio y los golpes de mano estaban planeados para llevarse a cabo aquella noche. Necesariamente el próximo paso era el conseguir la contraseña, y con este fin los dos suboficiales de la Legión Extranjera fueron enviados a un puesto alemán cercano para preguntar audazmente por ella.

Para alivio de Buck y Jordan lo consiguieron fácilmente: el santo y seña era *Siesta* y la contraseña *Eldorado*. A mediodía Buck condujo la columna a un lugar distante ocho kilómetros del aeródromo de Derna, el cual iba a ser el punto de reunión. A continuación lo que hicieron fue llevar a Jordan y sus hombres a que efectuasen un reconocimiento de la zona y el modo que lo realizaron fue mantenerlos ocultos mientras tranquilamente circulaban en el coche cerca del lugar, limitándose su campo visual al que les permitía un pequeño orificio practicado en la lona que los cubría. Jordan, naturalmente, quería reconocer los cuatro aeródromos (dos en Derna y dos en Martuba), pero Buck juzgó demasiado arriesgado el intento y solamente fueron reconocidos los dos primeros. Poco antes de anochecer regresaron al punto de reunión sin novedad.

En cuanto llegaron Jordan organizó la operación. El cabo Tourneret y cuatro hombres se encargarían de uno de los campos de Martuba; Jordan y el cabo Bourmont con cuatro hombres cada uno de los de Derna. Ambos grupos irían en el mismo vehículo conducido por Brückner que dejaría primero a Jordan y después al otro grupo.

Jordan tenía la impresión de que iban muy despacio, y, efectivamente, en recorrer ocho kilómetros tardaron una hora. Después Bückner detuvo el vehículo cerca del cine de Derna diciendo que el motor estaba muy caliente y que había perdido la llave de la caja de herramientas. Con este motivo se bajó del coche y se dirigió al cuerpo de guardia, al parecer para conseguir otra llave; pero no había hecho más que penetrar en el edificio, cuando Jordan oyó ruidos de pisadas y en un momento el vehículo estuvo rodeado de soldados. "Fuera todos los franceses", gritaron, y para sus adentros Jordan maldijo su suerte y se dio cuenta que sus sospechas estaban justificadas y que les habían traicionado.

Pero los franceses no estaban dispuestos a tomar las cosas tranquilamente. Uno de ellos lanzó una bomba de mano y los otros comenzaron a disparar sus metralletas. Los alemanes se dispersaron y Jordan, librándose de los que le habían obligado a bajar del vehículo, salió huyendo. A los pocos segundos hubo una gran explosión y mirando hacia atrás pudo ver que el camión estaba envuelto en llamas. Uno de los miembros del SIG atrapado dentro del camión había lanzado una granada contra los explosivos que llevaban. Dos horas después Jordan llegaba al punto de reunión, donde le informó a Buck del funesto resultado.

¿Qué se podía hacer? Con toda seguridad que los que habían sobrevivido no acudirían a aquel lugar sino al punto de reunión establecido con el LRDG. Así, pues, los dos hombres se marcharon en seguida y antes del amanecer lograron reunirse con el LRDG. Durante siete días estuvieron esperando a algún rezagado, pero no llegó ninguno. Más tarde supieron que todos habían sido muertos o capturados.

Brückner voló a Berlín, donde el Führer le recompensó con la *Deutsche Kreuze* de oro.

Mientras Jordan y sus hombres estaban en Derna, Stirling, Paddy Mayne y el teniente Zirnheld condujeron a sus hombres a los tres principales aeródromos de Bengasi, realizando el viaje por el desierto una vez más con la patrulla de Robin Gurdon del LRDG. Con Stirling iban los fieles cabos Cooper y Seekings y el grupo iba a pie. Su objetivo era el aeródromo de Benina, utilizado por los alemanes como base de reparación, y (como habían observado el día anterior) el lugar estaba lleno de talleres y hangares. El aeródromo carecía de alambradas a su alrededor y utilizando la oscuridad de la noche podían introducirse sin ser vistos. Entonces oyeron el ruido de aviones y, para su desgracia, Stirling se dio cuenta de que, a pesar de la promesa de la RAF de permanecer inactivos aquella noche, habían llegado allí para efectuar un ataque contra el campo. Pronto las bombas empezaron a caer y las explosiones hacían estremecerse todo el campo. Su precisión era escasa y consiguieron alcanzar pocos blancos; pero, aparentemente satisfechos, los aviones se marcharon.

Incorporándose ilesos, Stirling y sus hombres se aproximaron a los hangares, por cuyos alrededores podía divisarse a los centinelas patrullando. Aprovechando la ocasión les hizo señas a los cabos y se introdujeron en un oscuro hangar que descubrieron y que estaba lleno de maquinaria y equipo de reparación. Trabajando rápidamente durante el tiempo que el centinela que vigilaba en la parte exterior, se alejaba hasta el final de su recorrido, el grupo colocó las bombas, y a continuación se trasladaron al siguiente hangar, que estaba iluminado. En este lugar, situando a los cabos de vigilantes en las puertas, Stirling rodeó el edificio colocando más bombas, alguna de ellas

El Teatro de la Opera, Valetta (Malta): Destruido por los bombardeos alemanes en abril de 1942.

a tan sólo unos poos metros de un grupo de técnicos alemanes que estaban trabajando en alguna maquinaria. En un tercer hangar se encontraron a dos bombarderos JU 52 y unos 40 motores de aviación metidos en sus embalajes y Stirling casi había terminado la colocación de las correspondientes bombas cuando los alemanes comenzaron a relevar los centinelas. Por un momento parecía como si fueran a ser víctimas de sus propias bombas —Stirling había utilizado en las bombas espoletas de 30 minutos de retardo—, pero, como pudieron, se las arreglaron para deslizarse sin que les vieran. Después, con una gran osadía, Stirling desprendió el seguro de una granada de mano, abrió la puerta del cuerpo de guardia y llamó al comandante de la misma, que estaba sentado en su mesa de despacho: "Coge esto." Petrificado de terror, el alemán cogió la bomba mientras gritaba: "¡¡No! ¡No!!", y al cerrar Stirling la puerta y salir huyendo hubo una gran explosión. Pocos segundos después, y ya a salvo en el perímetro del campo, los tres hombres se volvieron a mirar las explosiones que atronaban el aire.

Uno por uno, los hangares volaban por los aires con los aviones que había en su interior y las llamas podían divisarse a kilómetros de distancia. El golpe de mano, realizado solamente por tres hombres con 60 bombas Lewes había sido un éxito rotundo.

Mientras estos acontecimientos se desarrollaban, Paddy Mayne con el cabo Lilley y dos hombres llamados Warburton y Storey estaban muy ocupados en Berka. Habiendo penetrado en el campo de aviación sin ningún problema, habían sufrido también el bombardeo de la RAF y toda la zona se había puesto en actividad con intervención de la defensa aérea y lanzamiento de gran cantidad de bengalas de iluminación. Uno de los aviones de la RAF fue alcanzado y se estrelló a poca distancia de donde estaban. Después de un tiempo que les pareció una eternidad, la RAF se marchó, y Paddy Mayne decidió iniciar el trabajo. El cabo Lilley ha escrito lo siguiente:

"Paddy me envió a poner una bomba en el avión más cercano. Al aproximarme, un centinela que permanecía debajo del ala del avión me dio el alto. Me tiré a tierra mientras disparaba y al mismo tiempo Paddy lanzó una granada de mano. Se produjo un resplandor y el centinela pareció volar por los aires. Había otros centinelas alrededor del avión; durante unos minutos se organizó una furiosa batalla a tiros... Decidimos escabullirnos y abandonar el lugar... Varias veces, mientras nos alejábamos del campo, fuimos tiroteados, pero antes de marcharnos definitivamente conseguimos colocar unas bombas en un gran depósito de combustible."

Mientras estos episodios se desarrollaban, el capitán Zirnheld y sus hombres combatían bravamente en el campo de aviación de Berka y antes de retirarse pudieron destruir once bombarderos y liquidar a las tropas que los vigilaban. Otra patrulla francesa mandada por Jaquier destruyó en Barce depósitos de combustible y provisiones.

Con la información obtenida por medio de Brückner, los alemanes comprendieron que todos los incidentes formaban parte de una operación y en seguida ordenaron la salida de patrullas móviles en busca de los saboteadores. Paddy Mayne y su grupo, de regreso al escarpe, se encontraron con una de estas columnas y se vieron obligados a permanecer cuerpo a tierra durante dos horas. Al amanecer Paddy decidió dispersarse y se marchó con Story, dejando a Lilley y Warburton. Este último decidió salir corriendo para alcanzar el escarpe y fue alcanzado por una ráfaga de ametralladora; por lo que respecta a Lilley, después de permanecer oculto durante unas horas decidió que la mejor solución era esconder su equipo y atravesar las líneas del campo alemán en que se encontraba en camisa y pantalón corto. En sus memorias Lilley recuerda:

"Había recorrido más de dos millas, más allá del recinto del campamento, cruzando la línea de ferrocarril que atraviesa la llanura de Bengasi. Era un lugar desierto y el único signo de vida eran campesinos árabes que trabajaban en las faenas del campo en la lejanía. Estaba en la carretera que va paralela a la línea del ferrocarril cuando de repente apareció un soldado italiano que se acercaba por ella montado en una bicicleta. Disminuyendo la marcha, cuando me vio, se me quedó mirando fijamente. Luego dejó la bicicleta y se me acercó, dejando el rifle en los travesaños de la vía. El soldado indicó que yo era su prisionero y tenía que ir con él a Bengasi."

Pero Lilley no tenía intención de dejarse capturar y luchando con el italiano consiguió estrangularlo. Caminando, llegó a un campamento senusi, donde dos horas más tarde le dijeron que dos soldados se aproximaban. Mirando en la dirección que le indicaban vio que eran Paddy Mayne y Storey. Aquella noche los tres hombres remontaron el escarpe de Bengasi y a la mañana siguiente se reunían con Stirling y su grupo.

Alguien puede pensar que estas huidas por los pelos y aventuras de los últimos días habían debilitado la capacidad de aventura de Stirling y de Mayne, pero no era así. Pidiendo prestado a Robin Gurdon un vehículo del LRDG, los dos oficiales, acompañados de cinco hombres, se dirigieron a Bengasi. Su intención era comprobar los daños que habían causado la noche anterior y disparar a cuanto se les antojase a lo largo de la carretera. Al poco rato se tropezaron con un puesto de control alemán provisto de alambrada y barricada en donde les pidieron la contraseña. Como es lógico, ellos conocían sólo la del mes pasado, pero el centinela al escuchar el ruido que hicieron al montar sus metralletas decidió que lo mejor era utilizar la discreción y los dejó pasar. Pero, como pudieron percatarse, telefoneó a su unidad situada más abajo de la carretera, y por tanto, era ya inútil el intentar llegar hasta Bengasi.

Sin embargo, pronto llegaron a una estación de servicio con unos grandes tanques de combustible, en los que colocaron sus bombas. A continuación se encargaron de unos camiones pesados y remolques y asaltaron a tiros un campamento cercano a la carretera. Al regresar escogieron una ruta que atravesaba el Uadi Qattara, que se extiende paralelo a la carretera; pero existía el problema de que había solamente un lugar para cruzarlo, a unos ocho kilómetros de distancia, por lo que tuvieron que utilizar la brújula para orientarse. Al poco rato, apareció un vehículo que se acercaba con la intención de adelantarles, por lo que decidieron encender las luces y lanzarse campo a través a toda velocidad. Fue un viaje de pesadilla y la vida de los pasajeros pendía de un hilo; pero pronto se percataron que llevaban una ligera ventaja a sus perseguidores. Pero lo que les preocupaba era si habían acertado con el lugar exacto para atravesar el uadi, pues un error significaría el desastre. Por un momento parecía como si se hubiesen equivocado de camino y Paddy Mayne, girando el coche rápidamente, condujo por el mismo borde del uadi, con los alemanes a pocos cientos de metros. De pronto Stirling localizó el lugar llamando la atención de Mayne y éste giró el volante y atravesaron el paso. Estaban salvados. Posteriormente, el cabo Seekings escribió: "Por fortuna los alemanes abandonaron la persecución, sin duda temerosos de caer en una emboscada si se hubiesen aventurado a pasar por el estrecho desfiladero. Al final conseguimos alcanzar el escarpe."

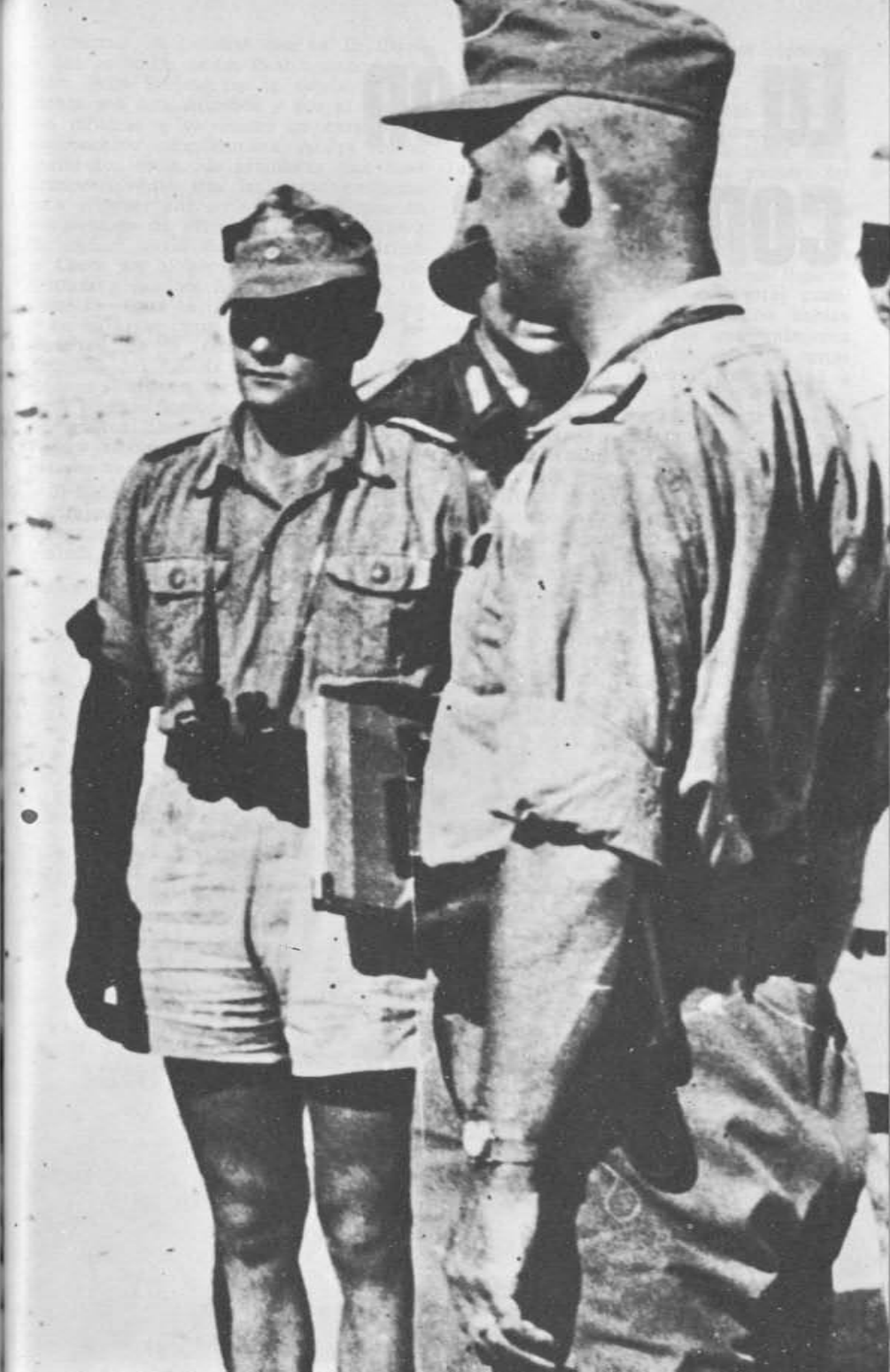
Sin embargo, las aventuras de aquella noche no habían finalizado. En el camino de regreso al punto de reunión, percibieron un olor a humo y Lilley se dio cuenta de que uno de los detonadores de una bomba estaba ardiendo. Rápidamente el grupo abandonó el vehículo. Un segundo después se produjo una violenta explosión y el vehículo saltó en pedazos. Según Lilley, "los restos del coche podían meterse en una mochila". Aquella noche la pasaron en un campamento senusi y Stirling persuadió al jefe del campamento para que enviase un mensaje a Robin Gurdon para que les mandase medios de transporte. Al día siguiente llegaron a la relativamente segura zona del punto de reunión y posteriormente comenzaron el viaje de vuelta a Siva.

Pasaron algunas semanas antes de que Stirling se enterase de los detalles de la incursión efectuada en Creta por el francés Berge y el último miembro que se había incorporado al SAS, lord Jellicoe, hijo del famoso almirante. Después de algunas emocionantes aventuras consiguieron destruir lo menos 21 aviones aparte de depósitos de combustible y diversas instalaciones. De esta manera con los once destruidos por Zirnheld en Berka, y los cinco destruidos por el propio Stirling —sin contar con los 40 motores y los talleres de reparación—, la operación había resultado un éxito notable.

Solamente dos buques de todo el convoy consiguieron llegar a Malta, pero con este refuerzo la guarnición de la isla consiguió aguantar hasta que, dos meses más tarde, otros cinco buques lograron llegar.

En julio, Rommel había rechazado al Octavo Ejército, de nuevo, a su última línea defensiva establecida en El Alamein. Y Tobruk, el bastión que había resistido tanto tiempo, cayó en poder de los alemanes. junto con grandes cantidades de equipo y material. Por seguridad la Armada se trasladó a Alejandría. La RAF trasladó las bases de sus aviones de bombardeo a Palestina. Y en El Cairo el Estado Mayor, en el Cuartel General, quemó miles de documentos. Tras dos años de lucha y la pérdida de muchas vidas y a costa de grandes esfuerzos la situación era tan mala como al principio.

Ordenes verbales: Rommel con un grupo de sus oficiales.



La incursión con jeeps

Lo mismo en Londres que en El Cairo y que en todas partes existía gran depresión. Pero Stirling no se dejaba impresionar por esta situación y por el contrario infundió a su unidad un entusiasmo desconocido anteriormente. Ahora era el momento, decía, de establecer una base semipermanente tras las líneas enemigas para efectuar una serie de incursiones en sus campos de aviación. De esta manera la unidad partió de Kabrit y se dirigió al Oeste por el borde de la depresión de Qattara y después hacia el Norte por la ruta de Qara a Marsa Matruh. Aquí y en un lugar entre las colinas a 110 kilómetros de la costa, el SAS y dos patrullas del LRDG mandadas por Gurdon y Timpson permnecieron durante unas cuantas semanas. Durante este tiempo volaron oleoductos al Oeste de Matruh y efectuaron incursiones contra los campos de aviación de Fuka.

El 8 de julio Robin Gurdon y Zirnheld destruyeron elementos de transporte y cisternas de combustible en la carretera costera en las proximidades de Fuka; tres días más tarde, al intentar repetir el golpe, la columna fue atacada poco antes de oscurecer por tres cazas Macchi y fueron destrozados. De acuerdo con Kennedy Shaw, "Gurdon, mortalmente herido pero consciente y dando órdenes hasta el final, murió antes de que pudiera ser conducido a un médico que había a 80 kilómetros de distancia". Irónicamente aquella misión iba a ser la última que Gurdon realizase en el LRDG, ya que iba a integrarse en el SAS como lugarteniente de Stirling. Sus excelentes cualidades de mando y organización habían impresionado a todos los que trabajaron con él y su muerte después de tantas aventuras en el desierto conmocionó a ambas unidades.

Stirling, nunca satisfecho con sus pasados laureles y siempre intentando mejorar su efectividad, estaba experimentando ahora un nuevo método para atacar los aeródromos. Su idea era emplear jeeps —cada uno con un conductor y dos sirvientes para las dos ametralladoras Vickers dobles de que iba provisto cada vehículo— y avanzar en formación. Conducidos por Stirling los jeeps, rodearían el aeródromo disparando unas balas incendiarias que causarían la destrucción de cualquier avión que estuviera a su alcance. Dejando treinta hombres en el punto de reunión cerca de Qattara marchó a El Cairo para conseguir los elementos necesarios y ocho días después volvió con 20 jeeps, unos cuantos camiones de tres toneladas y abundantes pertrechos. Tenía el plan de experimentar su nueva teoría efectuando una incursión con 18 jeeps contra Sidi Haneish, la más importante zona de concentración alemana en las proximidades de Fuka.

Primero se efectuaron los correspondientes ensayos, y para ello los jeeps se dirigieron al desierto por la noche en dos columnas separadas entre sí unos cinco metros. Stirling con su navegante Michael Sadler mandaba la fuerza y con su jeep ocupaba una posición entre las dos columnas y ligeramente por delante de los jeeps que iban en cabeza. Cuando él disparaba una bengala verde era la señal para que los jeeps se desplegasen hacia los costados hasta formar una «V», conseguido lo cual abrían el fuego hacia un costado de la formación. Con tantas ametralladoras en los vehículos y las reducidas dimensiones de éstos existía el peligro de que al disparar fueran alcanzados los conductores, por lo que para evitarlo tenían que permanecer éstos, aun cuando

Jeeps de los patrulleros en línea de acción.

Desatascando.

condujeran por terreno accidentado, derechos en sus asientos. Si se inclinaban adelante o hacia atrás corrían el peligro de que les volasen la cabeza de un disparo.

Por fortuna, aunque los entrenamientos continuaron hasta que Stirling estuvo satisfecho, no se produjo ningún accidente.

El 26 de julio todo estaba listo y poco después de anochecer la columna de jeeps dejó la base del desierto cerca de Bir Chalder dirigiéndose hacia Sidi Haneish, unos 60 Km. al noroeste. Steve Hastings, que iba con ellos, ha escrito posteriormente:

"Al principio era fácil verlo. No guardábamos ninguna formación y los conductores escogían el camino un poco a la derecha o a la izquierda del vehículo que iba delante siguiendo la dirección general; de vez en cuando un jeep cogía una piedra o un agujero, con lo que crujían los montajes de las ametralladoras y sonaban las cajas de municiones que iban en la parte posterior. La velocidad conseguida era de unos 32 Km. por hora cuando el terreno era de piedras planas o arena. De vez en cuando teníamos que remontar pequeños escarpes y entonces teníamos que agruparnos hasta que encontrábamos un camino para subir o bajar. El polvo se hacía más espeso y los motores gemían cuando se cambiaba de velocidad. Los vehículos iban uno tras el otro, desplegándose de nuevo cuando alcanzaban el llano."

Cuando alcanzaron la ruta de Siva la luna estaba a mitad de su recorrido y Stirling ordenó hacer un alto, mientras Sadler montaba su teodolito y comprobaba la posición. Su responsabilidad era grande, porque era necesario llegar al aeródromo exactamente. Cualquier error en los cálculos o en el horario sería causa de que se perdiese el efecto de sorpresa. Pero todo parecía estar en orden, por lo que las columnas de jeeps continuaron la marcha por un terreno más áspero. Los pinchazos menudearon, y como cada uno tardaba en arreglarse unos veinte minutos, al final se había perdido en los arreglos una hora. Luego un acantilado se perfiló en la oscuridad, cortando completamente la ruta. ¿Cómo iba a salvarse este obstáculo? Enviando jeeps a derecha e izquierda para reconocer el camino, Stirling pudo encontrar un cauce y por él los jeeps iniciaron la ascensión, dando tumbos e inclinándose peligrosamente hasta que consiguieron llegar arriba. Por ahora llevaban ya tres horas de viaje y todavía se detuvieron de nuevo para inspeccionar las armas y realizar las comprobaciones de última hora. Según los cálculos de Sadler, Sidi Haneish tenía que estar justamente a 16 kilómetros hacia el Norte. La columna se dirigió hacia este punto por un terreno de suaves colinas, y la luna comenzó a ocultarse tras las nubes, por lo que las sombras del paisaje no podían identificarse. Pronto se encontraron con signos inconfundibles de que habían alcanzado la faja costera: vehículos quemados y los restos de la lucha. Después aparecieron los primeros signos de un poblado.

Allí Sttirling detuvo a su fuerza, cerciorándose de que el objetivo estaba a kilómetro y medio exactamente delante de ellos. La oscuridad era completa y todo a su alrededor estaba en silencio. O el aeropuerto estaba con las luces apagadas o, desde luego, estaba perfectamente oculto Sin embargo, Stirling dio una orden tajante y los jeeps formaron en dos columnas y lentamente iniciaron la marcha por un terreno quebrado. De repente, los hombres se sobresaltaron, porque allí mismo, enfrente de ellos, apenas a un kilómetro de distancia, estaba el aeropuerto, con todas las luces encendidas de un extremo a otro. ¿Cuál era la causa? ¿Habían recibido los alemanes noticias de su llegada? ¿Habían descubierto el juego? A los pocos segundos supieron la respuesta y ésta era la llegada de un bombardero que se disponía a aterrizar.

En aquel momento Stirling mostró sus magníficas dotes de mando, porque sin mostrar la menor duda se dirigió directamente hacia la pista de aterrizaje de tal manera que cuando el avión tocó tierra Stirling estaba a su altura. Inmediatamente él inició el fuego, que secundaron las 68 ametralladoras montadas en los jeeps. El estruendo era espantoso y las balas trazadoras, en sus trayectorías, parecían como si se estuviese efectuando una loca demostración de fuegos artificiales. Cuando Stirling dio la señal, los jeeps se desplegaron y adoptaron la formación en V, yendo todavía a gran velocidad. Stirling, al frente de la formación, podía ver filas y más filas de aviones Stukas, Heinkels y Junkers 52.

Parecía como si la mitad de la fuerza aérea de Rommel estuviese en una parada militar; el blanco no podía ser mejor. A corta distancia el efecto de los disparos era tremendo y uno por uno los aviones empezaron a arder. Al poco rato parecía como si todo el campo de aviación estuviese ardiendo y a lo lejos podía verse a los soldados corriendo a ocupar sus puestos defensivos; una granada de mortero hizo explosión delante del jeep de Stirling y un cañón Breda empezó a disparar. Citando a Hastings de nuevo: "De repente sentí que algo caliente había debajo de mi asiento. Se produjo un choque y mi rostro y el del sirviente de la ametralladora delantera se cubrieron de aceite. Fue un momento de ceguera e incomprensión; nos quitamos rápidamente el aceite de nuestras caras, con lo que el jeep, perdiendo la dirección, giró violentamente, cogió un gran bache, se recobró y continuó milagrosamente".

Al mismo tiempo, el jeep de Stirling se averió y la columna se detuvo. Mientras otro jeep venía a recogerlo, le dijo al tirador de la ametralladora que dirigie-

se su fuego contra el cañón Breda, el cual pronto dejó de disparar al ser alcanzado por la ametralladora. Cuando todos los motores estuvieron apagados, Stirling les comunicó nuevas órdenes. Deberían completar la vuelta al campo de aviación disparando a cualquier avión que se tropezase, tras lo cual se marcharían rápidamente. Otra vez los motores se pusieron en marcha y la formación continuó su ronda, disparando, entonces solamente, a medida que los objetivos se les presentaban. La mayoría de los aviones que quedaban eran JU-52, de los cuales consiguieron destruir todos los que habían quedado, encargándose del último Paddy Mayne quien, dirigiéndose a la carrera hacia él, lo destruyó con una bomba para asegurarse del resultado.

Había terminado la primera incursión realizada con jeeps. El problema residía en regresar al desierto, evitando la venganza de la Luftwaffe, que con toda seguridad los buscaría al amanecer. Tres «jeeps» habían sido destruidos y seis alcanzados por los buscaría al amanecer. Tres jeeps hamos todavía funcionaban.

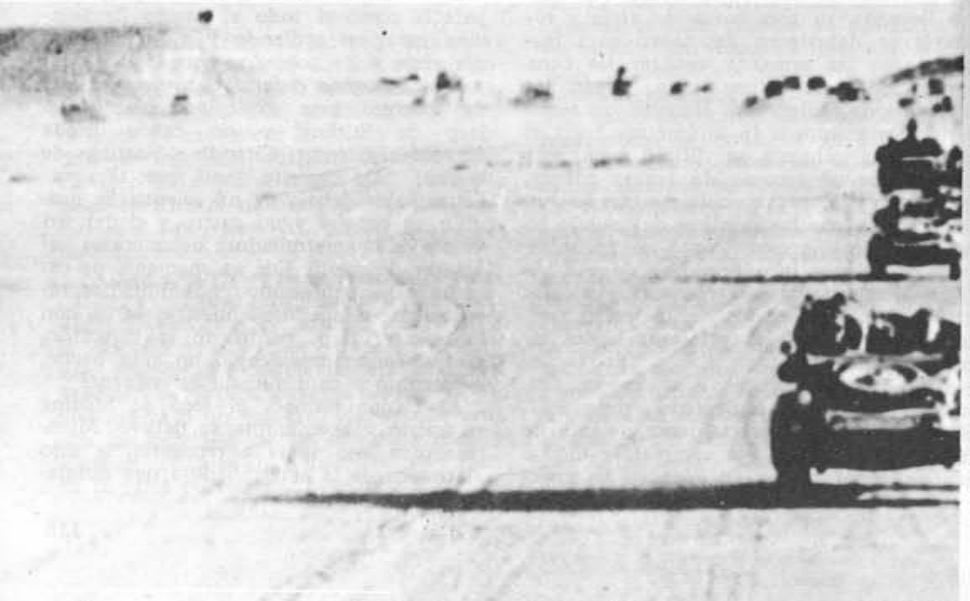
Las órdenes de Stirling, entonces, fueron las de que la columna se dividiese y que cada jeep fueron por su lado tan lejos como pudiera antes de que amaneciera, que procediesen a camuflarlos y que los hombres permaneciesen escondidos durante todo el día. Al llegar la noche siguiente, todos se dirigirían al punto de reunión por la ruta que considerasen más conveniente. Pasando revista resultó que había habido solamente una baja: un tirador de la ametralladora delantera alcanzado por la metralla de una granada de mortero. Stirling decidió llevar su cuerpo en su jeep, y junto con otros cuatro jeeps y 14 hombres inició la retirada. El conducía tan rápidamente como podía, sabiendo que la única salvación estaba en la huida. Uno de ellos se averió, por lo que la rueda de repuesto y la gasolina se quitaron y el jeep fue inutilizado. Apretados en los tres jeeps restantes el grupo emprendió la marcha de nuevo y cuando el cielo empezó a iluminarse hacia el Este habían recorrido 50 kilómetros. El desierto continuaba desnudo de vegetación, sin posibilidad de ocultarse, pero por fortuna durante una media hora se levantó una nieblina que ocultaba a los jeeps de la observación aérea; cuando era ya bastante tarde se encontraron con el borde de un pequeño escarpado que descendía unos 45 metros a una gran depresión. Y en aquella depresión existían manchas de arbustos.

Rápidamente los jeeps fueron conducidos al lado de los arbustos; se les puso por encima las redes de ocultamiento, encima de las cuales se pusieron ramas de tal manera que los vehículos eran invisibles aun a pocos metros. La tensión que habían mantenido durante tantas horas cedió al fin. Y después de tomar un poco de té, procedieron a enterrar en la arena a la víctima. A continuación se durmieron. Ningún avión les divisó, aunque varios Stukas volaron sobre ellos y pudieron oír sus disparos a lo lejos. Cuando se hizo de noche, los jeeps prosiguieron de nuevo y después de perderse, al fin pudieron llegar al punto de reunión. La mayoría de los grupos habían ya llegado y el resto lo hizo más tarde. Solamente Ziznheld, el francés, pereció durante la marcha alcanzado por los Stukas que Stirling y sus hombres habían oído disparar.

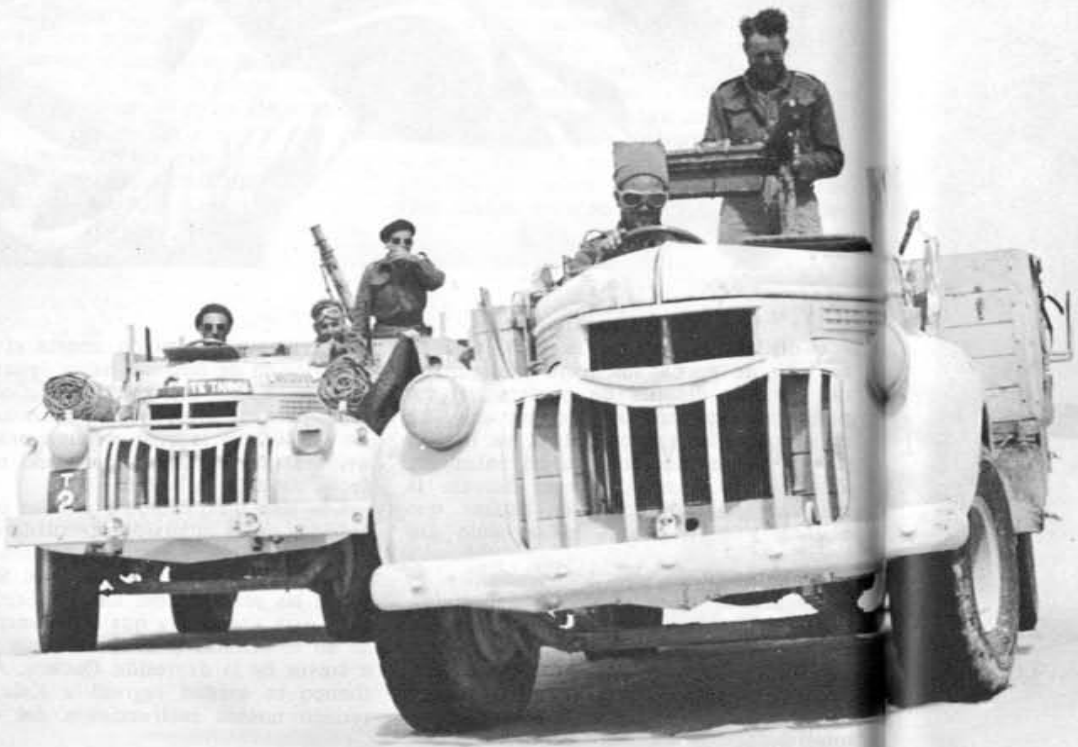
¿Cuáles habían sido los resultados de la incursión? Stirling afirmó haber destruido 25 aviones y averiado una docena; de los destruidos la mayoría eran Junkers, cada uno de los cuales valía por varios aviones de otra clase, en opinión de Rommel. Pero esto no era el resultado total, porque el teniente Wilder, del LRDG, en el ataque efectuado contra el campo de aviación de Baguish había destruido 15 aviones. En su informe, Stirling dijo que el número de aviones destruidos había sido de 40, con lo cual el número total de aviones que se habían destruido hasta la fecha se elevaba a 256.

Los alemanes, rabiosos por las pérdidas sufridas en la incursión efectuada con los jeeps, lanzaron numerosas columnas motorizadas para dar caza tanto al SAS como a las patrullas del LRDG. Stirling no tuvo otra alternativa que abandonar su base en el desierto y dirigirse hacia el Este a través de la depresión Qattara. Al poco tiempo su unidad regresó a Kabrit y él recibió nuevas instrucciones del Cuartel General.

Derecha: **Un escorpión con su boina; soldado del LRDG.** Abajo: **Patrulla del desierto alemana.**



Narciso y otras flores



En agosto de 1942 la situación era estática, con los ejércitos ingleses y alemanes enfrentándose el uno al otro en un frente a 48 kilómetros, en la zona de El Alamein. Pero esta apariencia era engañosa, porque ambos bandos se estaban preparando para lanzarse al ataque hacia mediados de mes. La opinión aliada era que Rommel atacaría hacia el día 31, pero que este ataque podía ser aguantado sin gran dificultad y que en octubre, contando los aliados con una efectiva superioridad de medios, sería el momento oportuno para devolver el ataque, y esta vez Rommel sería rechazado definitivamente y después destruido. Durante este período de espera se habían producido importantes cambios en el mando aliado: Alexander sustituyó a Auchinleck y Montgomery a Ritchie en el mando del Octavo Ejército. Estos generales dieron un nuevo ímpetu y confianza y todo el teatro de operaciones de Oriente Medio comenzó a ponerse en actividad. Estos acontecimientos produjeron, como es lógico, sus efectos en las pequeñas unidades del desierto y pronto tuvieron noticias de que una serie de operaciones requerían sus servicios especiales:

1. *Narciso*: Era el nombre de un ataque contra Tobruk que iba a realizarse por tierra y mar. Su objeto era apoderarse de las baterías costeras, destrucción de instalaciones portuarias y depósitos de combustible que no podían alcanzarse desde el aire.

2. *Campanilla Blanca*: Esta iba a ser una incursión efectuada por Stirling y el SAS contra Bengasi con la intensión de destruir los buques que estuviesen en el puerto.

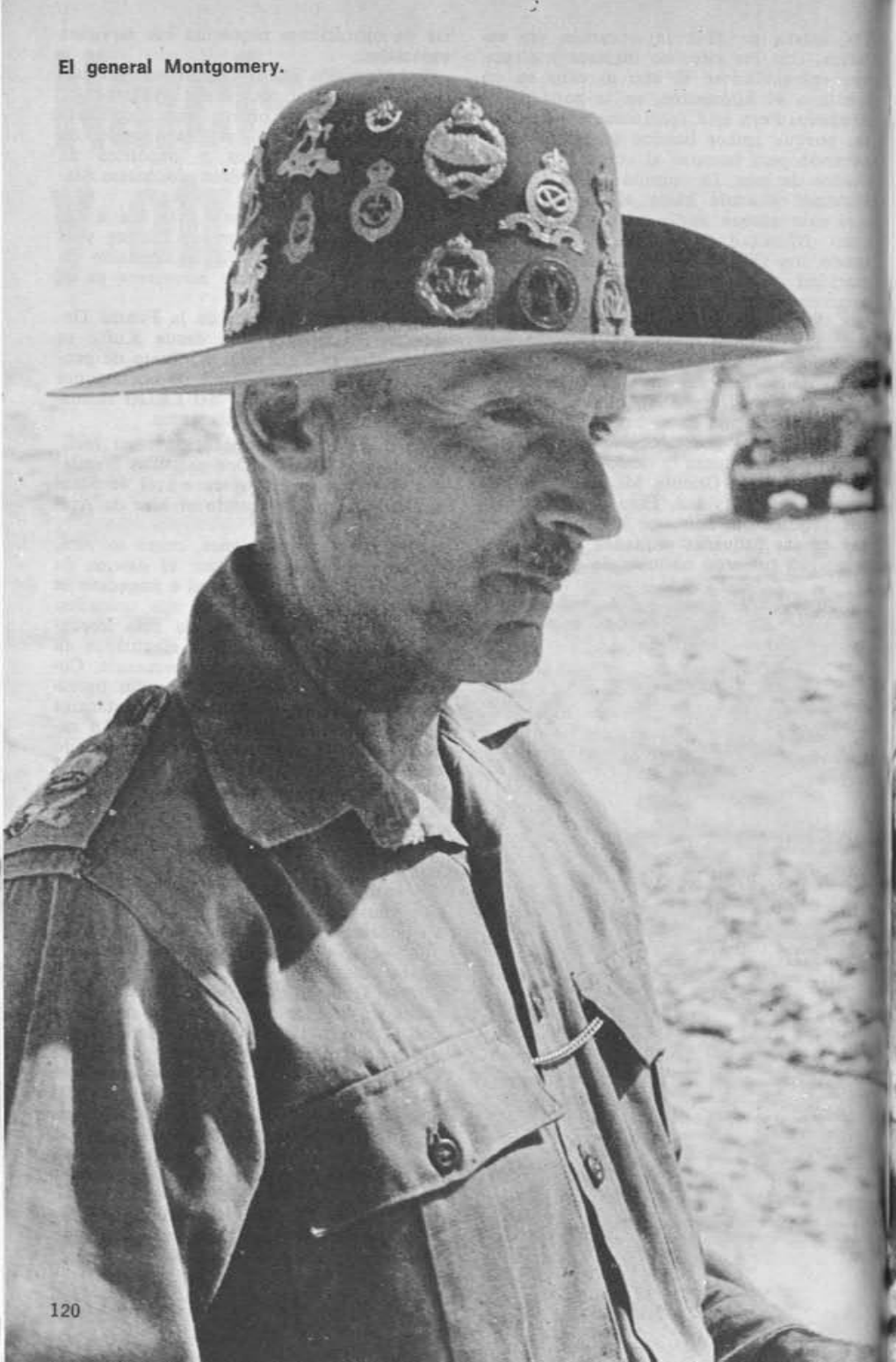
3. *Tulipán*: A cargo de la Fuerza Defensiva del Sudán, que desde Kufra se apoderaría de Yalo, con el objeto de proporcionar al SAS una base de operaciones avanzada. Dos patrullas del LRDG señalarían el camino a los atacantes.

4. *Jacinto*: Esta operación sería realizada por el LRDG. Dos patrullas mandadas por Easonsmith atacarían el aeródromo de Barce, atravesando el Mar de Arena.

Todas estas operaciones, como se verá, tenían por objeto inutilizar el sistema de comunicaciones de Rommel e impedirle la rápida puesta a punto de sus unidades. Tobruk y Bengasi eran sus más importantes puertos y los daños efectuados en ellos podían tener gran consecuencia. Como es lógico, todas estas grandes operaciones requerían cubrir enormes distancias alrededor de los mares de arena. La razón era que Rommel había bloqueado efectivamente las entradas a la depresión de Qattara, por lo que los atajos utilizados anteriormente no podían emplearse. De nuevo la gran experiencia del LRDG en la zona meridional resultaría de vital importancia, aunque el enorme problema del aprovisionamiento que estas operaciones causaban, hacía muy difícil asegurar si podría realizarse.

A pesar de la energía con que estas operaciones iban a ser lanzadas por el Cuartel General, muchas manos experimentadas en cuestiones del desierto no vieron con agrado desde el principio cómo se iban a desarrollar. Demasiada gente parecía que estaba enterada y las conversaciones en bares y restaurantes eran muchas veces sorprendentes. Un oficial de la Francia Libre informó de que un barman de su hotel en Beirut (que se sospechaba era un espía alemán) conocía las fechas, rutas y objetivos aun antes de que las patrullas hubieran emprendido la marcha. Sin embargo, el Servicio de Inteligencia del Cuartel General confiaba plenamente, señalando

El general Montgomery.



Sir Claude Auchinleek.

que las bases estarían ligeramente defendidas por italianos o por unidades alemanas de tercera clase y que(en realidad, no había por qué estar preocupado.

A Stirling nunca le gustó el papel que le habían asignado. Para empezar tenía que mandar 220 hombres, la mayoría faltos de la instrucción que exigían operaciones de aquella naturaleza; y para transportarlos serían necesarias 40 camionetas y el mismo número de jeeps armados. ¿De qué manera —les argumentaba a la sección de operaciones del Estado Mayor— podía una fuerza de semejante tamaño actuar por sorpresa? Y la sorpresa, como siempre, era el arma más importante de las incursiones. Por otro lado, le desagradaba tener que sujetarse a un horario tan rígido, pues hasta la fecha siempre había actuado cuando su instinto se lo indicaba. Más tarde escribió lo siguiente: "Todo el plan iba en contra de los principios fundamentales de actuación del SAS". Sin embargo, durante sus discusiones en el Cuartel General llegó a la conclusión de que si no actuaba como se lo pedían, su oportunidad de fortalecer al SAS y convertirla en la poderosa fuerza de ataque que él deseaba que fuese se perdería. Así, pues, no tenía otra alternativa.

Hay que mencionar que si la operación contra Bengasi no le gustaba, la operación contra Tobruk le desagradaba todavía más. La idea se la dio al Cuartel General un experto en asuntos árabes y antiguo espía, el coronel Jhon Haselden. Aunque un hombre simpático e inteligente, Haselden no había mandado nunca hombres en combate y, por supuesto, mucho menos en una incursión. Y su operación iba a ser la mayor de todas. Escoltados por el LRDG y al mando de una fuerza compuesta de tropas de Servicios Especiales (denominada Fuerza B), tenían que penetrar en el perímetro de Tobruk de noche y apoderarse de un reducto de Marsa Sciausc al Este del puerto y justo fuera del dispositivo defensivo de la ciudad. Conseguido este objetivo, se le uniría la Fuerza C, mandada por el capitán McFie y compuesta de 100 hombres del Regimiento de Highlanders Meridionales, los cuales serían transportados por lanchas torpederas (MTBs) desde Alejandría. A continuación, la fuerza combinada emprendería una acción en dirección Oeste, capturando las baterías costeras y antiaéreas que encontrasen en su progresión. A las 4,30, la Fuerza A, perteneciente al 11.º Batallón de Infantería de Marina, transportada en dos destructores, desembarcaría, capturando las defensas costeras al Norte del puerto y penetrando en la ciudad. Por la noche, la RAF bombardearía Tobruk con el fin de llamar la atención, y cuando se hubiesen marchado las MTBs, atacarían los barcos anclados en la zona Este del puerto. Realizado todo lo cual, grupos de demolición desembarcarían desde los destructores. Como se verá en seguida, la operación era extremadamente compleja y para que tuviera éxito necesitaba una coordinación perfecta por tierra, mar y aire y que no hubiese el mínimo fallo. También dependía en que la información proporcionada por el Servicio de Inteligencia resultase verídica. Las otras operaciones contra Yalo y Barce eran menos ambiciosas, pero, sin embargo, tenían que enfrentarse con muchos imponderables, no siendo el riesgo menor un viaje de 2.550 kilómetros por el desierto.

Sin embargo, después de planificar detalladamente, y de intensos preparativos, se efectuaron los movimientos iniciales de las operaciones. El 31 de agosto, el mismo día que Rommel lanzó su ofensiva contra el Octavo Ejército en El Alamein, David Lloyd Owen y la patrulla Y del LRDG guiaron a la Fuerza B desde El Cairo, cruzaron el Nilo, a continuación el Gran Mar de Arena y en un viaje de cinco días llegaron a Kufra, que emocionó a los comandos por su tamaño y por la febril actividad que se desarrollaba en su alrededor. Dos días después se dirigieron al Norte, escogiendo Lloyd Owen la ruta que existía entre el Gran Mar de Arena de Kalanchio y Yalo. Su inmediato destino era Hatiet Hetla, a unos 160 kilómetros de Tobruk, donde conocía la existencia de un lugar apropiado para ocultarse. El 10 de septiembre la columna llegó felizmente. Los primeros 2.400 kilómetros de la marcha habían sido recorridos.

Por estas fechas, Easonsmith, con las patrullas T1 y G1 del LRDG habían cubierto una buena parte de la distancia a Barce. Y el día 11 la Fuerza de Defensa del Sudán partió de Kufra para efectuar el ataque contra Yalo. Esta operación era de gran importancia para los otros grupos, y si fracasaba, las rutas de escape de las otras fuerzas que intervenían en las incursiones podrían verse cortadas.

Mientras tanto, las fuerzas de Stirling se habían puesto en marcha. Había decidido que la ruta más idónea para una columna de 80 vehículos era dirigirse a Bir Ziguen, que se encuentra en la unión de los dos Mares de Arena. El cuello que los une tiene unos 32 kilómetros de anchura; en

No es un beduino, sino John Haselden disfrazado; acababa de conducir un rebaño de ovejas a través de un aeródromo enemigo.

una masa de arena blanca y cambiante que forma grandes alturas y valles y que le costó a la columna realizar ímprobos esfuerzos a una velocidad de kilómetro y medio por hora. Pasado Bir Ziguen el camino prosigiuió por el borde occidental del Gran Mar de Arena de Kalanchio y a través de la brecha de Yalo. Stirling, que sabía que la guarnición de Yalo tenía una emisora de radio, condujo a su columna por el Este de la ciudad utilizando las horas del mediodía, cuando la reverberación producida por el intenso calor reducía la visibilidad. Tres días después llegaban a las montañas de Yebel, al parecer sin que el enemigo tuviera conocimiento de su presencia.

Habiéndose retrasado, el primer trabajo de Stirling fue localizar a Bob Melot, el agente inglés que vivía con los árabes y que enviaba información siempre que podía. Maclean, a quien le encomendó esta misión, lo encontró vigilando en un uadi, y después de comer con él se informó de las últimas noticias. Estas no eran muy alentadoras. Le dijo que había habido movimientos de tropas enemigas, y que existía la sospecha de que iban a efectuar una incursión. Decidiendo hacer averiguaciones por su cuenta, Stirling se dirigió a los sheikhs y éstos le confirmaron la impresión de que el enemigo estaba intranquilo por algo. El siguiente paso fue enviar a alguien a Bengasi —un desertor árabe del ejército italiano que utilizaba para tales fines—, y al día siguiente, cuando este individuo regresó con los pies destrozados, su versión tampoco fue esperanzadora. Las conversaciones en el mercado —les dijo— versaban sobre la inminencia de un ataque. La población civil estaba siendo evacuada. La guarnición había sido reforzada con infantería italiana y destacamentos alemanes de ametralladoras. Se habían colocado minas en los accesos a la ciudad e incluso se mencionaba la fecha del ataque.

Enfrentado con estos acontecimientos, Stirling, después de discutir el asunto con Maclean y Melot, decidió comunicarse con el Cuartel General y preguntar si el plan debía cambiarse. Pocas horas después llegó la respuesta en el sentido de que se actuase según los planes y de acuerdo con el programa y horario previstos originalmente. Las habladurías que corrían por los bazares de El Cairo eran completamente intrascendentes.

Así, pues, Stirling no tuvo otra alternativa que cumplir las órdenes que tenía. Al anochecer, el núcleo de sus fuerzas descendería el escarpe y, después de cruzar la llanura hasta la carretera, se dirigiría por ésta a toda velocidad hacia Bengasi y su puerto, destruyendo cualquier barrera que impidiera su progresión. Simultáneamente, un pequeño grupo se en-

cargaría de silenciar la emisora italiana que se hallaba localizada al pie del escarpe para evitar que diese la alarma. Para desmoralizar al enemigo y mantenerlo ocupado, la RAF había prometido bombardear Bengasi desde las 22,00 a las 23,59 horas. A las doce en punto —así lo esperaba Stirling— su jeep llegaría exactamente a las afueras de la ciudad.

De esta manera se iniciaron los preparativos. Después de revisar las armas se dieron a los hombres las municiones y equipo de emergencia del desierto (formado por un mapa, confeccionado en seda, del desierto Occidental; una brújula y una botella plegable con agua), y a continuación se cargaron los vehículos. Seguidamente se emprendió la marcha, permaneciendo en el lugar Chris Bailey y el grupo designado para atacar la emisora de radio. No fue fácil el descenso de los vehículos por el escarpe, pues el guía árabe les condujo por un uadi equivocado. Después de precipitadas discusiones en la oscuridad, se decidió abandonar el camino y encontrar otro; todo esto les costó mucho tiempo. A lo lejos podían oírse las bombas que caían en Bengasi. Sin embargo, en cuanto llegaron a la carretera, la columna se agrupó y la progresión se efectuó a velocidad considerable. El retraso no era tanto como Stirling había temido.

Luego, a cierta distancia, pudieron ver una barrera flanqueada de alambrada atravesada en mitad de la carretera. Deteniendo la columna para investigar, Stirling descubrió que la tierra estaba removida a los lados y sospechó la existencia de minas. Bill Cumper, experto del grupo en minas, fue consultado y éste avanzó para investigar. Después de estar inspeccionando el lugar, se arrastró hasta la barrera y apretó un pestillo que la mantenía bajada. "Comience la batalla", exclamó alegremente. Si lo dijo a propósito, o fue mera casualidad, es difícil de saber, pero lo cierto es que en aquel preciso momento el enemigo, emboscado a ambos lados de la carretera, abrió fuego con ametralladoras y cañones de 20 mm., y al poco rato se les unieron morteros pesados. El vehículo que iba en cabeza, desafiando el riesgo, intentó atravesar la cortina de fuego. Sólo recibió un disparo en el depósito de la gasolina y la misma suerte corrieron el segundo y el tercer vehículo. Rápidamente, el resto se desplegó a sus flancos, abriendo fuego con todas las armas de que disponían, con el resultado de que disminuyó en parte el fuego enemigo. Sin embargo, era tan sólo cuestión de tiempo la llegada de refuerzos y en cualquier caso el efecto de sorpresa que se pretendía estaba perdido. La única solución era retirarse.

El día les pareció que venía demasiado pronto y su situación era la misma al pie del escarpe. Las hondonadas pedregosas

Lo único con que pueden contar es con la suerte: El SAS atraviesa un campo de minas. Abajo: **Infantería italiana avanzando bajo el fuego.**

les proporcionaban una protección limitada, pero antes de que pudieran ocultarse acudieron aviones alemanes de Bengasi que les atacaron con bombas y ametralladoras. Al principio su puntería no era muy precisa, hasta que fue alcanzado un vehículo cuya explosión les designó los objetivos. A medida que los aviones alemanes agotaban la munición, regresaban a Bengasi para cargar de nuevo y de esta manera una docena o más de aviones mantenían la continuidad del ataque, que continuó hasta el anochecer.

En cuanto pudo, Stirling hizo recuento de la situación. Se habían perdido varios vehículos junto con cierta cantidad de provisiones y municiones. Del grupo que se había encargado de silenciar la estación de radio, Bob Melot estaba herido gravemente en las piernas, Chris Bailey había recibido un tiro en los pulmones y un suboficial tenía un brazo roto. Iba a ser un triste viaje de regreso a la base.

Veamos ahora lo que había pasado desde *Campanilla* a *Narciso*... Es decir, desde Bengasi a Tobruk. El 12 de septiembre, mientras John Haselden y sus hombres cenaban en Hatiet Etla, la Fuerza A (382 oficiales y soldados mandados por el teniente coronel Unwin, de Infantería de Marina) embarcaba en Haifa en los destructores *Sikh* y *Zulu*. En Alejandría, el capitán Mac Fie había embarcado ya a sus hombres a bordo de las MTBs y éstos no veían con agrado a los botes plegables que llevaban atados en lo alto de los auto-camiones para que las viera todo el mundo. La seguridad en la operación continuaba tan deficiente como siempre.

Los partes metereológicos para las próximas veinticuatro horas eran depresivos, y la opinión existente entre los oficiales del Servicio Metereológico era que el mar estaba demasiado agitado para efectuar operaciones de desembarco. Esta opinión fue confirmada posteriormente por los reconocimientos aéreos, pero las órdenes superiores eran que la operación prosiguiese como se había planeado.

En la mañana del día 6 la fuerza del desitrto se dirigió al Norte desde Hatiet Etla a una zona en la que podía encontrarse protección, a unos 60 kilómetros de Tobruk. En este lugar permanecieron hasta el momento de efectuar el ataque que iba a realizarse a últimas horas de la tarde. El plan de Haselden era dirigirse osadamente por la carretera principal en tres vehículos, jugándose la carta de que no serían identificados. Hasta que divisaron la carretera principal, la columna la dirigió David Lloyd Owen y seis vehículos del LRDG; después hubo una breve despedida y Lloyd Owen regresó al desierto. Haselden y su grupo sólo contaban ahora con sus medios y el objetivo lo tenían delante.

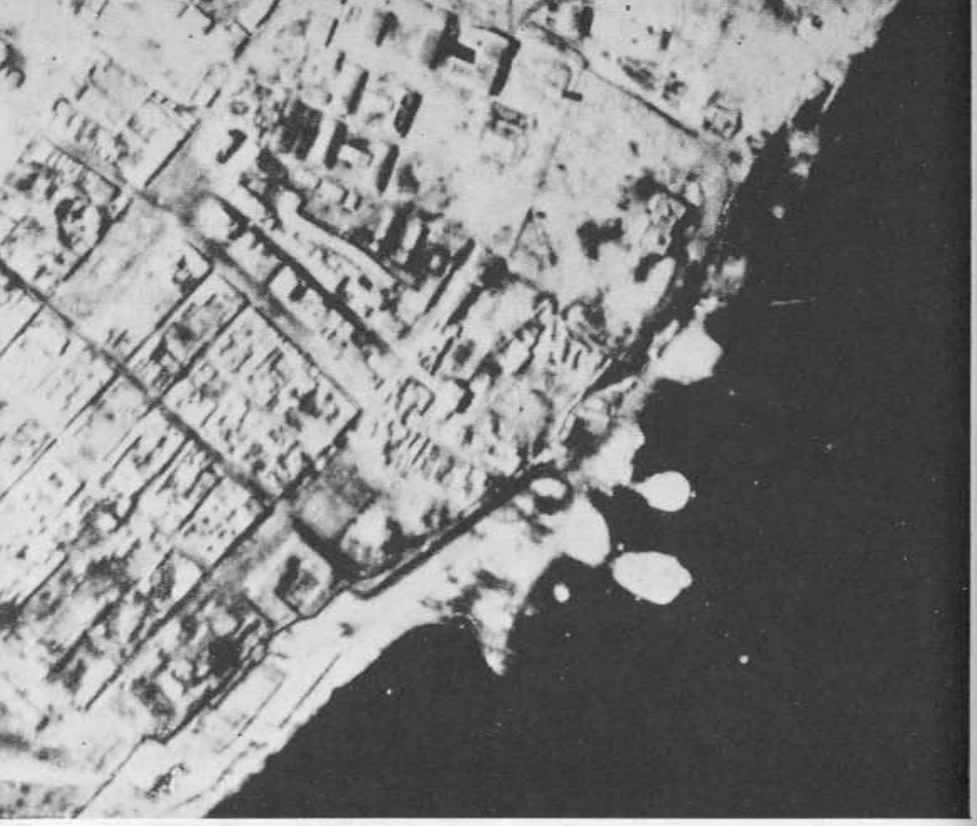
Objetivo Narciso: **El puerto de Tobruk, playa Norte.**

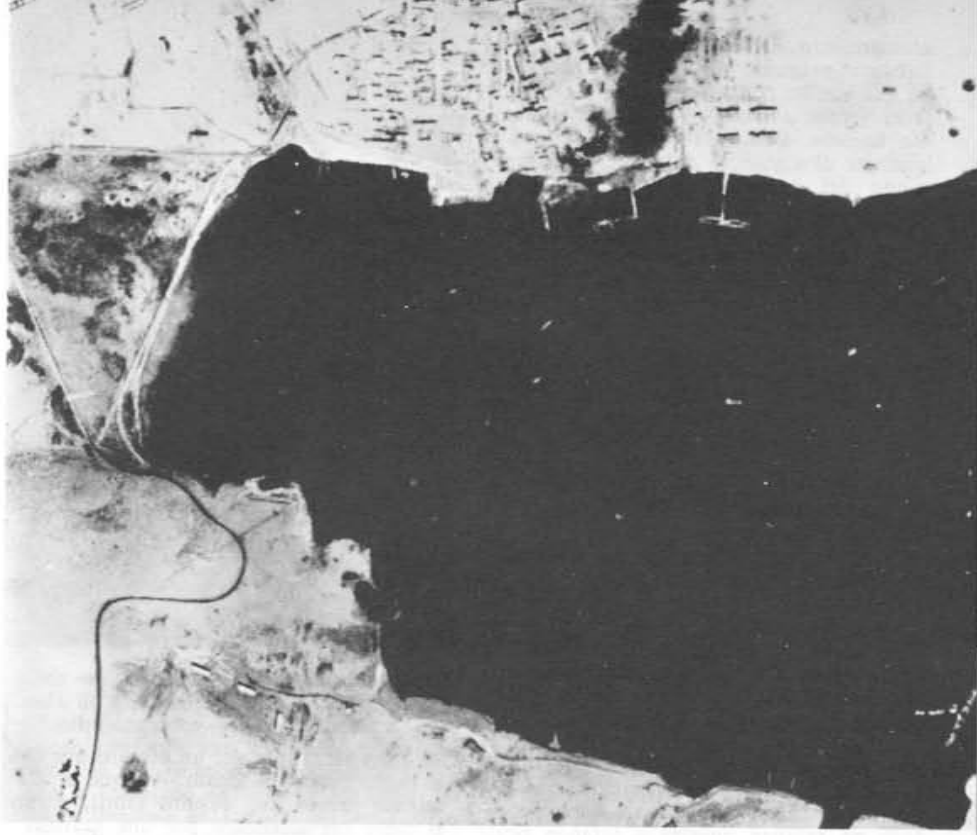
La despedida había sido no sólo breve, sino indeciblemente triste, muy diferente a lo que sucedía con Stirling y sus hombres. Aunque con éste había bajas alguna vez, la atmósfera era alegre y todos sabían que estaban en buenas manos. En la incursión contra Tobruk, sin embargo, las cosas no eran lo mismo. Haselden no era Stirling y todos lo sabían.

Observando a los comandos subir a sus vehículos, los veteranos del LRDG tenían el presentimiento de que muchos no verían el nuevo día. Además de la inexperiencia del propio Haselden, su segundo jefe, el mayor Campbell, estaba tan enfermo que apenas podía caminar; en lugar de llevar a nadie al combate, debería haber estado en el hospital.

Lloyd Owen no tuvo mucho tiempo para entretenerse con sus pensamientos, porque en aquel momento divisió una patrulla motorizada italiana que observaba la columna del comando. Poniéndose rápidamente en acción, los vehículos del LRDG, rugiendo sus motores, avanzaron en su dirección, disparando sus ametralladoras y en un momento los italianos que no habían muerto lo único que deseaban era rendirse. En su interrogatorio, Lloyd Owen se enteró de que pertenecían a una división que acababa de ser trasladada a Tobruk. Los alemanes —añadieron— habían enviado también refuerzos. Por estas noticias Lloyd pensó inmediatamente en Haselden y su grupo e intentó establecer contacto por radio. Fue imposible y así tuvo que marchar para efectuar su propia operación contra la emisora RDF.

Mientras tanto, la fuerza de Haselden había llegado al borde del escarpe de Sidi Rezegh y durante media hora se arrastraron por él tratando de encontrar un camino que les permitise bajar. Después recorrieron una tortuosa senda hasta la carretera de Tobruk; en este trayecto divisaron dos vehículos alemanes que venían hacia ellos. Pero los alemanes no mostraron interés y se alejaron. Hubo un momento de alivio, pero corto, pues un avión de reconocimiento apareció detrás del escarpe y tras identificar a la columna la sobrevoló varias veces, a baja altura, antes de desaparecer en la oscuridad. Seguidamente los vehículos tropezaron con una barrera franqueada por alambrada y asentamientos de cañones protegidos por sacos terreros. El capitán Bray, con uniforme de





El apoyo de la RAF en la incursión contra Tobruk. Bombarderos Wellington alcanzan su objetivo.
Derecha: **Fotografía aérea tomada después de la incursión.**

oficial alemán y portando documentación falsa, se adelantó dispuesto a hablar con los centinelas, pero éstos sonrieron solamente y sin ningún comentario permitieron el paso de los vehículos. Más adelante rebasaron a una columna de transportes alemana y uno de los camiones fue rozado por uno de los coches de mando. Hubo palabras fuertes por ambos lados, pero la columna prosiguió en medio de una corriente de vehículos. A ambos lados de la carretera había campamentos y podía verse a los soldados en grupos o individualmente dirigirse a la cocina provistos de sus marmitas y dispuestos a cenar. Más adelante de la carretera, la Policía Militar alemana se interesó por la columna, pero luego se marcharon sin que les dijesen nada. Pronto pasaron las últimas alturas; bajadas éstas se encontraba la ciudad. Dirigidos por Bray, se apartaron de la carretera para dirigirse por la costa hacia su objetivo inmediato.

Un centinela les dio el alto y la columna se detuvo. Esperando en los camiones, los comandos pudieron ver cómo uno de sus "oficiales alemanes" se perdía en la oscuridad y tras una angustiosa espera volvió con un fusil ametrallador que colocó en el vehículo, indicando que el centinela no lo iba a necesitar nunca más. Los vehículos prosiguieron la marcha, pero por poco rato, pues al fin habían llegado al punto exacto al que se habían dirigido durante todo el viaje.

Todos descendieron y comenzaron a descargar el equipo. El "oficial alemán" se despojó de su uniforme y se puso el suyo, el inglés y toda la patrulla se dispuso a iniciar la destrucción de los cañones que defendían el puerto. Pero hubo un cambio en los planes: debido al lamentable estado de Campbell, Haselden pidió a Langton que fuera con él y tomase el mando, si lo juzgaba necesario. Esto era un inconveniente, puesto que el trabajo de Langton era avisar por radio a las MTBs para que se aproximaran cuando todo estuviese listo y luego ir a la playa para recibirlas. Sin embargo, calculando aproximadamente, decidió que podía realizar ambas cosas, y obedeciendo las órdenes recibidas partió con Langton. Luego, un cañón empezó a disparar a intervalos regulares. Esto era el aviso de una alarma aérea y Haselden lo sabía.

La RAF apareció a la hora en punto, como se había planeado y a las 21,30 horas inició el bombardeo. El comando, a la hora prevista, inició el paso del uadi, remontando las alturas que dominaban la bahía de Sciausc por el Oeste. Mientras tanto, Haselden y sus hombres se apoderaron de una villa, haciendo prisioneros a un grupo de italianos, a quienes interrogó sobre los asentamientos de los cañones de las defensas costeras. ¿Cuántos había? ¿Cuántos hombres tenía cada uno? ¿Cuántos centinelas los vigilaban? Mientras tanto, otro grupo de comandos, conducidos por Grahan Taylor, subían por la colina para encargarse de otro asentamiento de cañón que encontraron sin vigilancia alguna. Un segundo asentamiento, más lejos, lo encontraron atestado de soldados, y lanzando granadas de mano en su interior, Taylor liquidó a la mayoría. Más allá del promontorio, el enemigo disparaba desde todos los sitios, al principio, pero los comandos se encargaron de reducir la oposición a su avance y finalmente el silencio fue absoluto. La zona era suya. A medianoche, como señal de éxito, fue emitida una intensa luz.

Haselden, en su puesto de mando, establecido en la villa capturada, estaba preocupado, pues no había recibido noticia alguna del comandante Campbell y sus hombres. Las MTBs estaban ya cerca de la orilla y preparadas para desembarcar a los hombres, pero hasta que no se diese la señal convenida no podían hacer nada. Creciendo su ansiedad, Haselden esperó hasta la 01,00 horas..., hasta las 01,15 horas...

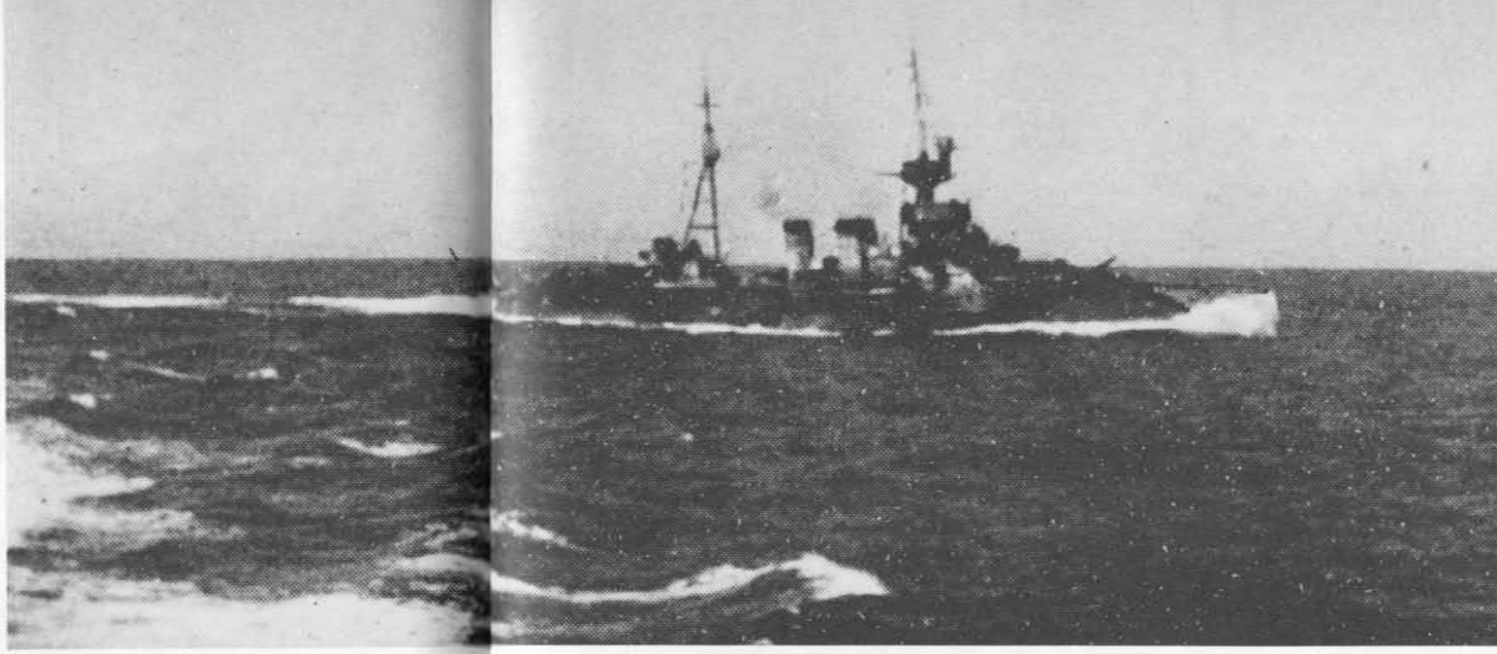
De hecho, el grupo mandado por Campbell se había retrasado, y cuando al fin alcanzaron su objetivo encontraron el

asentamiento del cañón vacío. Al punto, Langton preguntó si podía dar la señal de que habían conseguido su objetivo (dos luces verdes intensas), y se le dijo que podía hacerlo. Campbell prosiguió con sus hombres al siguiente objetivo: el campamento del descanso Brighton, donde el Servicio de Información pensaba que existían más asentamientos de cañones. Langton prosiguió con su siguiente misión, pero por desgracia se dio cuenta de que había dejado olvidada en la villa su lámpara de señales, y aunque fuera corriendo a por ella, en la oscuridad, nunca llegaría a tiempo a la caleta para dar la señal convenida a las MTBs. Así que decidió debía utilizar su linterna de mano, aunque, por supuesto, era mucho menos potente. Descendiendo a la playa, comenzó a dar la señal convenida: tres señales largas cada dos minutos en dirección NE. y E. Había llegado un poco tarde, pero aquello no tenía ya remedio; no podía estar en dos lugares al mismo tiempo.

Pero las MTBs no venían, y desde las 01,30 horas el tiempo transcurrió hasta las 02,00 horas, y dieron las 03,00 horas sin que hubiera habido la mínima señal del paradero de las lanchas torpederas. La situación se empezaba a complicar.

Lo que pasaba era que las MTBs no habían visto las señales hechas desde tierra. Tampoco las luces de posición que las fuerzas de Haselden debían haber colocado no estaban puestas o estaban ocultas por la niebla. Finalmente, cuando se decidió iniciar el desembarco, sólo dos MTBs consiguierin localizar la cala y fueron recibidas con fuego de ametralladora.

A esta hora la Fuerza A (11.° Batallón de Infantería de Marina, a bordo de los destructores *Sikh* y *Zuku*) estaban a tres kilómetros de la costa. Debido a la fuerte marejada, el equipo procedente del submarino *Taku*, cuya misión era la de jalonar la zona de desembarco, no pudo llegar a tierra y después surgieron pegas con la lancha improvisada que se empleó en el desembarco. A las 05,00 horas habían desembarcado sólo 70 infantes de los 800 y, además, estaban a tres kilómetros al Oeste del lugar correcto. Con gran valor aquellos hombres se abrieron paso y penetraron en Tobruk, pero al final fueron aniquilados. Mientras tanto, los dos destructores se acercaron a kilómetro y medio de la playa, intentando localizar a la lanza de desembarco que debería haber regresado para desembarcar la segunda oleada de infantes. Inmediatamente las baterías costeras empezaron a disparar y el timón del



La Armada se dirige a Tobruk: El HMS «Coventry».

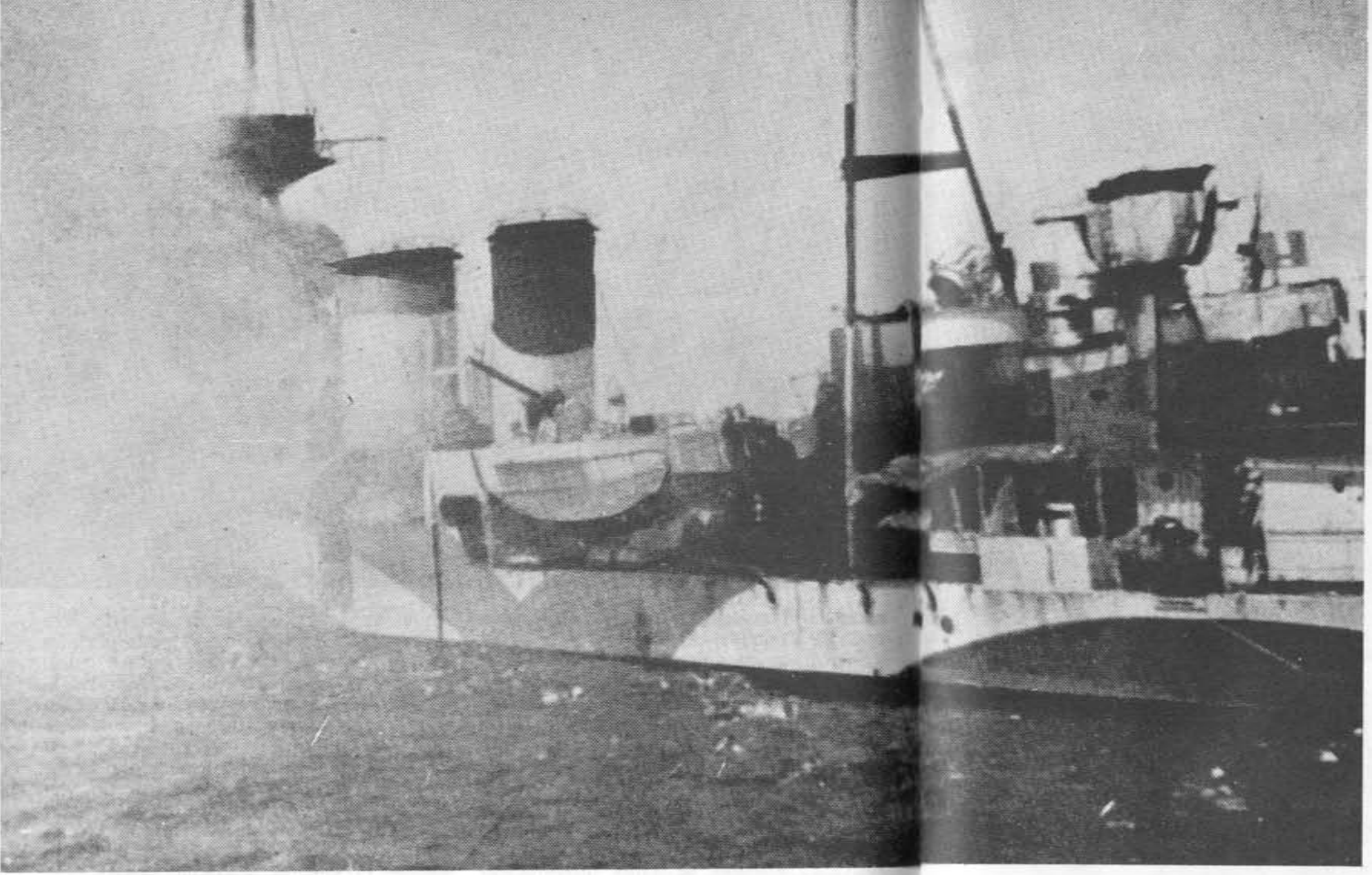
Sikh fue alcanzado por un disparo que dejó al barco fuera de acción. Aunque el *Zulu* intentó remolcarlo, resultó inútil, porque el cable fue alcanzado por una granada y ambos barcos fueron tocados repetidas veces. Al final, el *Zulu* tuvo que abandonar la empresa y el *Sikh* fue hundido y sus hombres hechos prisioneros. Al amanecer, el enemigo envió cazabombarderos y bombarderos en picado procedentes de los campos de aviación a lo largo de la costa y desde Creta. A las 11,15 horas un crucero antiaéreo salió en auxilio del *Zulu*, pero fue bombardeado y hundido. El *Zulu*, acosado por mar y aire, pudo llegar a duras penas a Alejandría. Además de las dos MTBs que habían entrado en la cala y tuvieron que ser abandonadas, otras tres fueron hundidas por el enemigo. Por lo que se refiere a los elementos navales que intervinieron en la operación, la incursión de Tobruk fue un desastre.

En tierra las cosas no fueron mejor y poco después que estos buques fueran hundidos, Jhon Haselden, el arquitecto de la operación, pereció en la empresa.

Haselden supo que el juego estaba descubierto cuando los buques fallaron en presentarse a la llamada, pero en tanto existiese una posibilidad, su deber era resistir en la cabeza de puente. No sabía nada de Campbell desde hacía cinco horas y fueron enviados enlaces tratando de establecer contacto con él. Pudo presenciar cómo en alta mar la Marina Real intentaba y fracasaba en realizar su tarea, las MTBs llegaban hasta la playa en oleadas y loclizadas por los reflectores eran destruidas a cañonazos.

Al llegar el día, Haselden y sus hombres estaban reunidos en la villa que había constituido su puesto de mando. La actividad enemiga se había intensificado en todas partes y un poco sorprendidos los oficiales y hombres, le oyeron decir: "Lo siento, muchachos, pero esto es el final. Sálvese el que puedo". En este momento diversas patrullas estaban volando cañones alemanes, saltando de asentamiento en asentamiento bajo un intenso fuego. Algunos perecieron, pero otros se acercaron a la villa para comunicar que carros y vehículos blindados se acercaban en aquella dirección. En aquel momento llegaron noticias de Campbell: había encontrado fuerte resistencia, muchos de sus hombres estaban heridos y a él un tiro le había atravesado un muslo.

Había sonado la hora del regreso. Un grupo de oficiales puso a los heridos en un camión con la descabellada idea de efectuar una salida, pero antes de salir recibiero un mensaje, que les comunicaba la existencia de una patrulla enemiga en el uadi, con la idea de tenderles una emboscada. Inmediatamente, dos oficiales del SIG y dos de sus hombres se lanzaron por la ladera para enfrentarse con la situación y se encontraron que Haselden se les había adelantado. Con su metralleta se enfrentaba a diez italianos y lo estaba haciendo muy bien, avanzando de abrigo en abrigo. Cuando el camión apareció, Haselden, viendo un movimiento amenazador de los italianos, se lanzó contra ellos, disparando su arma hasta que agotó el cargador. El camión consiguió pasar. Pero entre tanto habían llegado refuerzos y el fuego enemigo barría el terreno en muchos lugares. Haselden fue alcanzado y cayó a tierra, donde quedó inmóvil boca abajo. Valientemente, dos hombres del SIG intentaban llegar hasta él y luego un suboficial escocés llamado MacDonald atravesó el terreno barrido pór el fuego enemigo, pero entonces una bomba de mano fue lanzada y cayó en la espalda de Haselden, y cuando el humo se disipó su cuerpo había desaparecido. A partir de entonces reinó la confusión. Oficiales y soldados corrían por todas partes intentando protegerse del fuego, o disparando contra el enemigo a la primera oportunidad que se les presentaba, buscando una salida de aquel lugar. Pero ninguno pensaba en rendirse y el pequeño grupo que resistía en la villa se enfrentaba a un número elevado de enemigos apoyados por



El HMS Conventry es alcanzado y hundido.

ametralladoras y morteros pesados. Al fin, agotadas las municiones y en un intento de abrirse paso, tropezaron con un batallón alemán. No había más alternativa que rendirse.

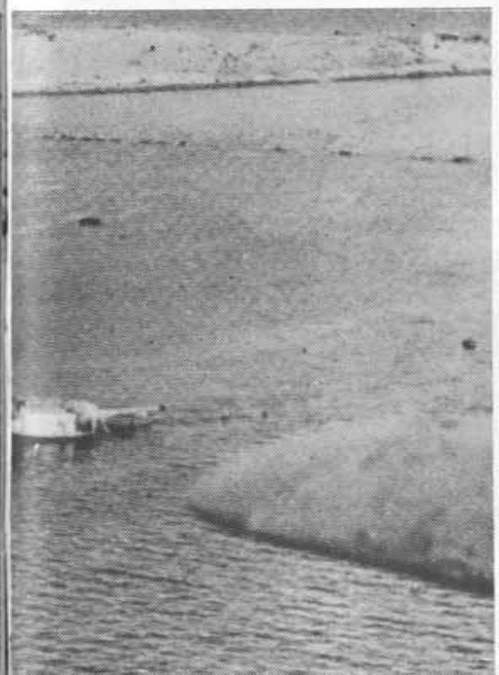
Cuando se hizo de noche solamente diez hombres permanecían vivos y libres. David Lanark, junto con el soldado Weizmann y un comando llamado Watler, se dirigieron por la costa hasta un lugar donde pudieran ser recogidos por un submarino o por MTBs. David Lengton estaba con el cabo Steiner de los comandos, el sargento Evans y cuatro soldados. Entre los siete hombres tenían algunas galletas, queso, chocolate y unos cuatro litros de agua. Ambos grupos habían atravesado el perímetro defensivo de la ciudad y se dirigían hacia el Este en dirección a sus propias líneas. El viaje duró semanas. En ocasiones encontraron campamentos árabes que les proporcionaron agua y alimentos, pero luego su número empezó a decrecer. Uno del grupo de Langton se perdió. Luego el sargento Evans enfermó tan gravemente de disentería que tuvo que entregarse para encontrar asistencia médica. El soldado Weizmann fue muerto cuando intentaba pentrar en un campamento italiano en busca de alimentos. Quedaban solamente Langton y tres hombres. El 13 de noviembre llegaron a casa. Cinco días después un vehículo blindado inglés recogió lo que parecía el esqueleto de un oficial caminando por el desierto. Con la barba de muchos días y hecho trizas, todavía tuvo fuerzas para decir: "Soy el teniente David Lanark".

Campanilla... Narciso... Le toca el turno a *Tulipán,* el ataque a Yalo, efectuado por la SDF (Fuerza Defensiva del Sudán). Como ya se ha citado, partieron de Kufra el 11 de septiembre y llegaron a Yalo en la noche del 15-16 del mismo mes. Deteniéndose a 24 kilómetros de distancia, las tres columnas avanzaron a pie, guiada cada una por un oficial del LRDG. Nada sucedió hasta que llegaron a 100 metros del pueblo y el fuerte, pero entonces los centinelas italianos dieron la voz de alerta y se vio claramente que conocían su llegada. Desplegando las columnas, se lanzaron al ataque y consiguieron penetrar por el lado Norte del fuerte. Pero a medida que pasaba el tiempo el enemigo oponía cada vez más resistencia y al final la posición se perdió luchándose confusamente durante toda la noche. Durante los cuatro días siguientes, los atacantes mantuvieron una posición en el borde occidental del oasis desde donde bombardeaban el fuerte, pero en donde recibían también los proyectiles del enemigo. Durante las pausas del combate, los árabes se arrastraban entre los pozos de tirador y vendían a los contendientes huevos y gallinas. Por la mañana del día 20, el GHQ (Cuartel General del Mando Supremo) había llegado a la conclusión de que la operación no tenía ninguna posibilidad de éxito y la finalizó. Por ello, la SDF regresó a Kufra, no habiendo conseguido nada en absoluto.

Tres flores se habían marchitado. Solamente *Jacinto,* la incursión a cargo de Easonsmith contra Barce, quedaba y hacía ya días que no se sabía nada de ella. ¿Había que registrar un cuarto fracaso? No. A pesar de insuperables dificultades, *Jacinto* se había transformado en flor.

En 10 de septiembre, Easonsmith y sus dos patrullas T1 y G1 llegaban al borde del Gran Mar de Arena. Delante se extendían 320 kilómetros del país que ellos conocían muy bien y a través de él le lanzaron con valentía hasta que alcanzaron un lugar situado a 20 kilómetros de Barce. Aquí el mayor Peniakoff (posteriormente se le conoció como "Popski"), que había acompañado a la expedición, se adelantó con dos de sus mercenarios árabes con la misión de obtener información de la guarnición. Posteriormente se unirían a las tropas cuando éstas prosiguiesen el avance, al caer la noche. De las patrullas de Easonsmith, la G1 estaba mandada por el capitán Jal Timpson, y la T1 por el capitán Nick Wilder. Durante la tarde realizaron los preparativos de rutina; después que se hizo de noche se dirigieron por la ruta de Gerdes el Abid y luego hacia el Norte después de haber cortado las comunicaciones telefónicas. En Sidi Raui un soldado salió del puesto de policía para inspeccionar y la actuación de Easonsmith fue deslumbrarle con los faros delanteros y después de desarmarlo lo metió en el vehículo. Cuando en el puesto se empezaron a impacientar, Easonsmith gritó en árabe: *Ta'ala henna, Ta'ala henna* (¡venid aquí! ¡venid aquí!), y cuando un oficial italiano apareció en la puerta le acribilló a balazos. El resto de los italianos huyeron precipitadamente por la pared posterior del puesto. Ocho kilómetros más adelante, en Sidi Selim, el mayor Peniakoff estaba esperando, pero sus árabes habían desaparecido. En este punto se quedó Lawson con el vehículo que llevaba la radio, constituyendo un punto de reunión;

Después del bombardeo: El humo se eleva del puerto de Tobruk.



el resto se dirigió hacia la carretera principal y a continuación en dirección Oeste.

A ocho kilómetros de distancia de Barce dos carros de combate italianos habían ocupado posiciones cubriendo la carretera, pero, afortunadamente, fueron despistados por las luces encendidas, pensando que se trataría de una columna italiana. Demasiado tarde se dieron cuenta, cuando recibieron una lluvia de proyectiles de los rápidos vehículos que pronto desaparecieron por la carretera.

En el cruce, a las afueras de la ciudad, se dividieron: Peniakoff se quedó detrás cubriendo la retaguardia; Wilder y la patrulla T1 se dirigieron al campo de aviación, y la patrulla G1 se encargó de los cuarteles; Easonsmith se dirigió a la ciudad sin ningún objetivo concreto. Wilder llegó en seguida a la entrada principal del campo de aviación, la abrió y se dirigió hacia adentro, disparando ceteramente contra algunos italianos que corrían para impedirlo. Su columna se componía de un jeep y cuatro camionetas 3/4 Tm. que llevó hasta los comedores y oficinas, en los que lanzó granadas de mano; a continuación se dirigió hacia las pistas de aterrizaje. En éstas se alineaban los aviones, que fueron acribillados con proyectiles incendiarios y los que no empezaban a arder eran destruidos con bombas lanzadas desde el último vehículo.

Cañones destruidos en Tobruk.
Abajo: **Destrucción en el puerto de Tobruk.**

Cuando dieron vuelta para marcharse, 20 aviones estaban ardiendo y el resto seriamente dañados. Aunque los italianos disparaban intensamente, la precisión de su fuego era insuficiente. Escaseándoles la munición, Wilder ordenó la retirada y la columna abandonó el campo de aviación.

La patrulla G1 la mandaba ahora el sargento Dennis, pues el capitán Timpson había sido herido al volcar su jeep, y cuando la patrulla T 1 se dirigió hacia el campo de aviación, la G 1 había seguido en dirección a los cuarteles. Más tarde se escribió:

"Pronto encontramos los cuarteles. Una docena o más de soldados estaban en una galería baja en la parte delantera del edificio, curiosos por saber a qué se debía todo aquel jaleo. Al pasar por delante del edificio les lancé una granada de mano. Los hombres que iban en el siguiente vehículo lanzaron una cada uno y una serie de rápidas explosiones avivaron el combate."

"Acercándome cuanto pude al edificio, Duncalfe aprovechó la oportunidad y vació sus dos ametralladoras gemelas Vickers por las ventanas del cuartel, mientras pasábamos rápidamente y el tirador de la ametralladora posterior disparaba contra las otras ventanas por precaución. Mientras tanto el cañón automático Breda atiborraba de proyectiles el interior del edificio disparando por la puerta principal. Gritos y gemidos, mezclados con ruido de mobiliario, salían del interior del edificio y avisé a los tiradores que aprovechasen el tiempo para recargar las armas."

Dennis, después, condujo a sus hombres en un intento de escalar el muro, pero fue impedido por tropas que habían salido de los edificios y que se habían atrincherado. Después el enemigo trajo unos carros de combate y por un momento parecía que la columna estaba atrapada, hasta que Dennis encontró un agujero en el muro fronterizo y la columna salió por él después de atacar algunos edificios; la patrulla se marchó al punto de reunión donde se encontraba Wilder y su vehículo.

El sargento Dennis estaba herido, pero le importaban mucho más los tres soldados heridos que le acompañaban en el vehículo.

Después de dejar el campo de aviación, su columna tropezó con unos carros de combate en la carretera, y en su huida el jeep volcó. Wilder quedó debajo del vehículo, pero tan pronto como sus hombres lo liberaron él volvió a ocupar el

Prisioneros al sol.

Infantería italiana atacando.

sitio del conductor, recogió algunos heridos y salió conduciendo.

Mientras tanto Easonsmith había estado ametrallando edificios, enfrentándose a dos carros, atacando a un grupo de soldados con bombas de mano y destruyendo transportes.

A las 04,00 horas decidió que era tiempo de retirarse y reunió a sus fuerzas, y a pesar de la tremenda actividad que habían realizado, las dos patrullas se reunieron con él en Sidi Selim, habiendo perdido 10 de los 12 vehículos que habían ibo a Barce. El viaje de regreso lo iniciaron rápidamente en la oscuridad, yendo los seis hombres heridos con el médico en el último camión. Habían recorrido unos cuantos kilómetros por el camino que pasaba por un estrecho valle, y cuando la columna pasaba por él, a la media luz del crepúsculo fueron sorprendidos por un nutrido fuego que les hacían desde ambos lados del camino; los italianos les habían tendido una emboscada. Varios hombres fueron heridos y el vehículo del doctor recibió una bala en una rueda. Conservando la calma, el sargento Dennis dirigió su vehículo hacia donde estaba el médico para cubrirlo mientras se cambiaba la rueda. Después, mientras el vehículo continuaba la marcha, él iba girando a su alrededor disparando a todo lo que se movía con sus ametralladoras. Al fin el tiroteo cesó.

Pocos kilómetros después la columna se detuvo para reponer fuerzas e intentar reparar los tres vehículos que iban remolcados. Mientras realizaban esta operación, algunos de los soldados que habían tomado parte en la emboscada vinieron a atacarles de nuevo con fusiles y ametralladoras. Saltando en su jeep, Easonsmith se dirigió contra ellos con su tirador disparando sus ametralladoras Vickers. Al poco rato el enemigo, ocultándose con granadas fumígenas, se retiró protegido por los arbustos que había en la zona.

Esta acción les había ocupado mucho tiempo y ya era completamente de día. Temiendo que la aviación llegase en cualquier momento, Easonsmith decidió destruir los tres vehículos averiados y continuó con el resto. Diez kilómetros después el coche en que iba la radio se averió y, lo que era peor, fueron localizados por un avión de reconocimiento. A las 10,30 horas los cazas llegaron y desde esta hora hasta la oscuridad fueron atacados sin interrupción. La única protección con que contaban era la que les proporcionaba unos pequeños arbustos que no eran suficientes para protegerles de los disparos. Al anochecer solamente quedaban utilizables una camioneta 3/4 Tm. y dos jeeps para transportar a 33 hombres en un viaje de 1.300 Km. hasta Kufra, con el agravante de que ahora había más heridos. Easonsmith, por esto, ordenó que Lawson marchara por Bir Gerrari a Kufra con un jeep, la camioneta con los seis hombres heridos, el conductor, el mecánico y Davis actuando de navegante. Dos grupos llevando un jeep con comida y agua se dirigían andando al mismo destino.

Durante la noche, en el jeep que iba con el grupo a pie se produjo un taladro en el cárter, al sufrir un golpe con una roca, y se perdieron dos horas en la reparación. Al día siguiente el grupo continuó su marcha y por la noche encontraron un campamento árabe, donde pudieron adquirir un cordero para cenar y leche. El día 16 tuvieron la suerte de encontrar agua. Al anochecer del día 17 oyeron ruido de vehículos que pasaban no muy lejos y que estaban seguros debían pertenecer a su propia unidad. Aunque lanzaron bengalas de identificación, los vehículos no se detuvieron. Una hora más tarde, al remontar una elevación se encontraron con Olivey y sus rodesianos, acampados en una depresión preparando el desayuno.

Lawson y sus hombres llegaron al punto de reunión y fueron evacuados a El Cairo por la RAF. Los heridos del LRDG se recobraron todos de sus heridas. Diez hombres fueron hechos prisioneros y se perdieron 14 vehículos. Easonsmith y Wilder fueron premiados con la Orden de Servicios Distinguidos, una cruz militar y tres medallas militares fueron repartidas entre los hombres del grupo. Posteriormente los italianos registraron la destrucción de 16 aviones y siete dañados... "por vehículos blindados ingleses..."

Para completar esta victoria es necesario que volvamos a Stirling, Maclean y sus patrullas, que, como podemos recordar, habíamos dejado al pie del escarpe, habiendo sido atacados durante todo el día por cazas y bombarderos. A la luz de los vehículos incendiados repartieron las provisiones, el agua que quedaba y se formaron tres grupos dirigidos por Stirling, Mayne y Maclean, respectivamente. Chris Bailey y los heridos más graves fueron enviados con un prisionero italiano a Bengasi bajo protección de la bandera de la Cruz Roja y el resto, incluido Bob Melot, prosiguieron con las columnas fugitivas.

La noche era oscura y la progresión lenta. El plan era llegar a Yebel y buscar allí protección, después de descansar durante todo el día. Maclean y sus hombres tuvieron suerte de encontrar un uadi poco antes del amanecer, donde se pudieron esconder los camiones entre los matojos. Durante la mañana, Maclean y Alston divisaron un escuadrón de aviones enemigos

Descargar, cambio de rueda, volver a cargar.

que atacaban a otra columna. Dedujeron por la columna de humo que se elevó que uno o más vehículos habían sido alcanzados. En realidad, éstos pertenecían a la columna de Stirling, pues su escondite fue descubierto por un conductor del SAS que había sido destacado la noche anterior cuando se dirigía a reunirse con su grupo. Al finalizar la incursión, Stirling calculaba que 20 hombres tendrían que ir en cada camioneta de 3/4 Tm. y ocho en cada jeep. Todavía era peor, pues solamente tenían combustible para llegar hasta Yalo. Fervientemente esperaban que la Fuerza Defensiva del Sudán hubiese ocupado este oasis.

A la mañana siguiente los grupos prosiguieron la marcha. Maclean tuvo dificultades en encontrar el camino por la cantidad de uadis que allí había, pero al final pudo conseguirlo. Ya en pleno desierto la progresión fue más rápida, pero la noche se echó encima sin que pudieran encontrar un lugar convenientemente protegido, excepto por unos arbustos de 50 centímetros de altura. Dispersando los camiones, los hombres les pusieron las redes de simulación, colocando ramas con las que desaparecieran las siluetas. Después intentaron descansar acostándose en la arena, acosados insistentemente por las moscas. Por fortuna, éstas fueron los únicos enemigos que aparecieron durante todo el día. Ningún avión fue visto en el cielo.

A la noche siguiente la columna prosiguió la marcha, y al hacerse de día tuvieron que arriesgarse y continuar a causa de la escasez de agua y alimentos. El calor era insoportable y algunas veces los hombres se desmayaban y se caían de los camiones, que tenían que detenerse hasta que de nuevo podían subir. En el atardecer del 18 de septiembre, la columna estaba a unos 50 Km. de Yalo y se permitieron cierto dispendio en la cena, confiando que al día siguiente conseguirían con seguridad provisiones.

A medianoche Maclean marchó a efectuar un reconocimiento en el oasis, para saber si sus ocupantes eran enemigos o estaban allí los sudaneses. Las bengalas de identificación que se lanzaron no recibieron contestación, por lo que el grupo esperó al anochecer antes de dirigirse hacia las palmeras. Tres aviones alemanes aparecieron y lanzaron una carga de bombas, lo cual parecía indicar que los sudaneses debían estar todavía por allí, y esta impresión fue confirmada cuando unos cañones empezaron a disparar contra el fuerte italiano en el centro de la ciudad. Seguidamente empezaron a caer proyectiles en las proximidades de Maclean. Su grupo se dio cuenta de que estaba en medio de la refriega. Marchándose rápidamente, pudo tomar contacto con el SDF y supo que llevaban ya luchando cinco días. Les comunicaron que acababan de recibir un mensaje del Cuartel General ordenándoles que se retirasen a Kufra.

Sin embargo, no todo estaba perdido. El SDF les proporcionó de buena gana provisiones y combustible. En los pozos había agua en abundancia y las palmeras estaban repletas de dátiles. Por entonces Stirling y Mayne habían llegado con sus hombres y al poco rato las columnas emprendieron la marcha a Kufra. Sus preocupaciones no habían acabado. En sus comuniciones al SDF, el Cuarte General había indicado que el SAS había distraído considerable cantidad de tropas alemanas del frente; columnas acorazadas e infantería estaban explorando el desierto en busca suya. La aviación también se había empleado en la tarea. Aunque esta atención era halagadora, y era mejor contar con la aprobación del Cuartel General que con su repulsa, los hombres tenían un sentimiento de desamparo y soledad ante el desierto que se extendía frente a ellos. Así, para poner más kilómetros entre ellos y sus perseguidores, marcharon durante toda la noche, utilizando sin ninguna precaución las luces de sus vehículos. Al amanecer se encontraban en lo que Maclean ha descrito como "una especie de archipiélago del desierto". Enormes rocas se elevaban desde la arena coronadas por hierba, arbustos y árboles. Este lugar proporcionaba una protección ideal contra las posibles observaciones del enemigo y en él permanecieron durante todo el día. A la noche siguiente prosiguieron de nuevo y al otro día se encontraron con una antigua senda de caravanas que conducía a Ziguen y al oasis de Bir Harash. La columna del SDF estaba ya acampada allí y les indicaron los lugares donde existían pozos, en los que manaba un agua negruzca. A partir de entonces el camino siguió sin mayores incidentes, aunque el desatascar los vehículos en el mar de arena fue un trabajo largo y fatigoso. Dos días después, con los vehículos averiándose a cada paso, la columna consiguió llegar a Kufra poco antes de amanecer. Los hombres tenían solamente un deseo: dormir, horas y horas de ininterrumpido sueño. Y este deseo les fue concedido.

Cabo del LRDG.

Cita en el desierto. ¿Qué les ha sucedido a los otros?

Después de El Alamein

Stirling de vuelta en El Cairo a primeros de octubre, supo que Montgomery había organizado un nuevo departamento denominado "Fuerza de Incursión G", bajo el mando del coronel Shar Hackett, y dedujo rápidamente que el SAS estaría subordinado a esta unidad. Por fortuna, en su encuentro con Hackett, Stirling tuvo de él una impresión agradable y discutieron el empleo de su unidad para la futura ofensiva. Lo que el SAS debería hacer, arguyó, sería producir el caos en la retaguardia de Rommel, hostigar sus comunicaciones y dificultar su retirada mediante incursiones que se efectuarían todas las noches. Tal programa necesitaría muchos más hombres y éstos tendrían que estar ya ambientados y proceder de excelentes unidades. Hackett, apreciando el asunto, arregló una entrevista con el mismo Montgomery y los dos coroneles fueron a verle a su puesto de mando móvil. Inmediatamente se dieron cuenta de que Motgomery compartía la opinión que los mandos profesionales tenían sobre las unidades irregulares; y que los éxitos conseguidos por Stirling en los pasados dos años no significaban nada para él. Incluso llegó a echarle en cara el fracaso de Bengasi. Por su parte, Stirling se rió de la seguridad con que Montgomery decía que aplastaría el ejército de Rommel de una vez para siempre, señalando que una serie de generales habían prometido lo mismo y habían fracasado. El resultado final fue que Montgomery le negó el permiso para que el SAS reclutase hombres de los regimientos; todo lo que pudieron conseguir fueron hombres de la Base-Depósito de Infantería, la mayoría de los cuales acababan de venir de sus casas. Y con esto Stirling tuvo que contentarse.

El 23 de octubre Montgomery inició su ofensiva en El Alamein, y después de cuatro días de fieros y costosos combates derrumbó las líneas defensivas de Rommel y avanzó hasta Agheila. En este lugar el Octavo Ejército se detuvo durante un mes, y Montgomery tuvo que preparar otra ofensiva, pues aunque Rommel fue duramente castigado, sin embargo, su ejército existía y estaba pleno de combatividad.

Durante este intervalo, Stirling prosiguió reclutando a todos los hombres que pudo encontrar, y aunque a Montgomery no le era simpático, Alexander (superior inmediato de Montgomery) y Wiston Churchill le profesaban verdadera admiración. Por lo cual se decidió que el SAS dispusiera no sólo de la Sección Especial de Lanchas sino, además, lo que quedaba del Comando del Oriente Medio. Así, pues, con todo lo que se ha dicho, Stirling contaba ahora con casi 800 hombres.

¿Qué es lo que iba a realizar el SAS cuando el Octavo Ejército avanzase? Stirling propuso un plan, que en resumidas cuentas consistía en que él efectuaría movimientos a lo largo de la costa, para dificultar los transportes durante la noche, obligando a los alemanes a realizarlos durante el día, y exponiéndose de esta manera a los ataques de la RAF. Este plan fue aceptado por Montgomery y en consecuencia fue reconocido un lugar para que sirviera como base, en un uadi denominado Bir Zalten, a unos 240 Km. al Sur de Agheila. Desde aquí Stirling planeaba enviar muchos grupos para que efectuasen incursiones que la carretera, con una longitud de 640 Km., estaría virtualmente bajo un constante ataque desde Agheila, al Este, hasta Trípoli, en el Oeste. Las dificultades administrativas y operativas eran enormes, pero Stirling confiaba en que podía salir adelante. El mismo Montgomery estaba impresionado y se dice que

Rommel pagó su tributo a las incursiones del desierto.

opinaba: "El muchacho Stirling está loco. Pero loco de remate. ¿A quién si no a él podía ocurrírsele semejante plan? Sin embargo, si lo consigue no me importa decir que tendría un efecto decisivo, sí, un efecto realmente decisivo en mi futura ofensiva." Oído esto, Hackett envió un mensaje a Stirling en este sentido: "El Comandante en Jefe del Ejército piensa que tus actividades pueden tener un efecto decisivo en el curso de la batalla." A este mensaje Stirling contestó como sigue: "Felicita al Comandante en Jefe del Ejército por su perspicacia."

Stirling y su comando partieron de Kabrit y una semana más tarde estaban instalados en su base detrás de las líneas enemigas. Disponían de amplia información de todo lo que sucedía por la carretera de la costa, puesto que el LRDG realizaba su misión de vigilancia de la misma, informando al detalle de cualquier vehículo que circulaba por ella. Timpson, curado de sus heridas, condujo a su patrulla a una misión verdaderamente eficaz manteniendo la vigilancia sobre la carretera durante quince días sin interrupción antes de ser relevado y volver a Kufra. El día que llegó a este lugar, el 13 de diciembre, presenció el comienzo de la ofensiva de Montgomery y el principio de la operación de Stirling. Stirling empleó en la acción a dos escuadrones A y B, cada uno de los cuales estaba dividido en ocho patrullas de tres jeeps, y cada jeep llevaba tres hombres. Las órdenes que dio fue que cada patrulla atacase la carretera cada tres días; los objetivos de su ataque quedaban a su elección, destruyendo transportes, cortando hilos telefónicos y colocando minas.

Desgraciadamente, Stirling no pudo quedarse para dirigir las operaciones, pues Hackett solicitó su presencia y tuvo que volver a Kabrit, donde cuestiones administrativas reclamaban su presencia. No cabe duda que su genio era necesario, puesto que, una a una, las patrullas se iban desanimando, aunque se las ingeniaron antes para efectuar dos o tres incursiones. Stirling, que había esperado continuar en todo momento, estaba deprimido; pero, como en seguida vamos a ver, obtuvo un éxito mayor de lo que creía. Rommel en su diario escribió sobre varias de las incursiones y conocía perfectamente a quién se debían. En uno de sus párrafos se lee lo que sigue:

"El día 23 de diciembre partimos a las 07,00 horas de una maravillosa y soleada mañana para inspeccionar la zona sur de nuestro frente. Primero nos dirigimos por la Vía Balbia y luego, escoltados por los vehículos blindados italianos, a través de la fantástica figura que forma el Uadi Zem-Zem hacia El Fascia. Pronto empezamos a encontrar las huellas de la gente de Stirling que habían estado por allí con el propósito de hostigar nuestras columnas de aprovisionamiento."

Naturalmente, Rommel dio órdenes de que los causantes de semejantes destrozos fuesen cazados por todos los medios posibles, y a principios de enero el juego se había terminado. De todos los oficiales del Escuadrón B solamente tres continuaban libres. Al Escuadrón A, mandado por Paddy Mayne, se le había encomendado el tramo de carretera comprendido entre El Agheila y Buerat, pero antes de que hubieran podido efectuar muchas incursiones, el Cuartel General les ordenó detener sus actividades, pues el Octavo Ejército había iniciado el avance por aquella zona.

Stirling no tuvo otra alternativa que ordenar a sus patrullas que regresasen y reagruparlas para cualquier otra misión que les pudiesen encomendar.

Por entonces se dio cuenta que la atmósfera en todo el Teatro de Operaciones del Oriente Medio había cambiado completamente. Alexander y Montgomery no eran unos generales más, como había supuesto equivocadamente: eran unos magníficos jefes y conocían perfectamente lo que tenían que hacer. Además tenían ahora sobre Rommel una superioridad material masiva y pensaban utilizarla con la mayor efectividad, no sólo para rechazar al Afrika Korps hasta Túnez, sino para destruirlos; por todas partes se rebosaba confianza. Además, un ejército aliado, bajo el mando de Eisenhower, había desembarcado en Argelia, a retaguardia de Rommel, y presionaba hacia el Sur y el Este. Al fin la victoria estaba a la vista.

El siguiente empuje de Montgomery estaba programado para el 15 de enero y con él, confiaba alcanzar un punto bastante más allá de Trípoli. Las tareas enco-

mendadas al SAS relacionadas con esta operación eran las siguientes: el capitán Jordan y tres patrullas de franceses libres atacarían en la línea de comunicación entre Sfax y Gabes en Túnez, y una segunda fuerza efectuaría un ataque al Oeste de Trípoli, mientras el Octavo Ejército atacaba por el Este y por el Sur. El objetivo del ataque de esta fuerza era producir el pánico, para que los alemanes se retirasen antes de destruir el sistema de comunicaciones. A una tercera fuerza del SAS se le encomendó reconocer la línea Mareth en Túnez, 320 Km. al Oeste de Trípoli, y el mismo Stirling realizaría un reconocimiento en la zona septentrional de Túnez y establecería contacto con el Primer Ejército inglés. En esta misión, Stirling decidió llevar a Sadler como navegante, ya que atravesar el territorio desconocido de Argelia iba, desde luego, a ser bastante peliagudo. El 10 de enero inició la marcha a Bir Guedaffia, donde se le unieron Jordan y sus tres patrullas. Entonces decidieron dividirse en dos secciones que viajarían independientemente, hasta un punto de reunión en el Norte de Túnez denominado Bir Zoltane. Este estaba en el territorio que Stirling tenía que reconocer para información del Octavo Ejército y constituiría un excelente punto de lanzamiento de las operaciones que tenía que efectuar Jordan entre Sfax y Gabes.

Al principio la velocidad de progresión era excelente y los vehículos se deslizaban a 80 Km. por hora hasta que alcanzaron Ghadames. En este lugar supieron que el general Leclerc y las fuerzas de la Francia Libre, que estaban efectuando una brillante marcha desde el lago Chad, estaban sólo a 110 Km. de distancia.

No había tiempo para acercarse a saludarlos y Stirling se dirigió al Norte a través de una zona conocida como el "Gran Mar de Ergh", el terreno más difícil que Stirling había recorrido hasta entonces. Cerca de Bir Zoltane se desvió para reconocer la región alrededor de la línea Mareth, y allí se enteró de que Montgomery había tomado Trípoli. En el mismo mensaje, el Servicio de Inteligencia del Octavo Ejército solicitaba con urgencia que las incursiones se realizasen en Sfax y Gabes tan rápidamente como fuera posible. Stirling ordenó a Jordan y su columna que se dirigieran al Norte inmediatamente, y también reconsideró su propio programa. Su ruta a Algiers para tomar contacto con el Primer Ejército normalmente hubiese pasado al Sur del lago Djerid, pero en vista del rápido avance del Octavo Ejército decidió reducir su reconocimiento a sólo un día y seguir a Jordan a través de la brecha entre el lago y la línea de la costa en Gabes ("Brecha de Gabes") e ir rápidamente hacia el Norte para atacar a Sousse antes de seguir adelante. Noticias procedentes del Servicio de Información aducían que los suministros de Rommel, disminuían desesperadamente y cada golpe a su retaguardia ayudaba considerablemente al Octavo Ejército.

De esta manera Stirling se dirigió hacia el Norte a través de un áspero terreno seguridad las fuerzas terrestres estarían alertadas y empezarían a dirigirse hacia él, por lo que era imperativo llegar a la "Brecha" antes del amanecer. Penosamente la columna proseguía a lo largo de sendas rocosas, cortadas por profundas gargantas, y al amanecer habían cubierto unos 30 Km. Se encontraban al borde de la carretera de Gafsa y podían ver el movimiento de tráfico enemigo. Esperando hasta que el camino estuvo despejado, se lanzaron rápidamente y lo atravesaron, continuando hacia el Norte otros 30 Km.,

Los vencedores son alemanes; los prisioneros, ingleses. Abajo: **La columna se traslada al amanecer**

Túnez. Escenario del acto final del drama del desierto.

Arriba: **Una patrulla se detiene para registrar un pequeño fuerte.**
Abajo: **La barba ya no se usa en El Cairo; Guy Prendergast y dos de sus hombres.**

La victoria de El Alamein: Los guardianes son neozelandeses; los prisioneros, alemanes.

hasta que un profundo uadi les proporcionó excelente protección. Habiendo escondido los vehículos, Stirling envió a Sadler y a otro oficial para echar un vistazo alrededor, y al poco rato le informaron de que existía otra carretera a kilómetro y medio de distancia más adelante, con gran tráfico enemigo. También existía una especie de depósito con camiones cargando y descargando. Tomando las noticias con tranquilidad, Stirling les aconsejó que se echasen un buen sueño. A la noche siguiente efectuarían una incursión sobre Sousse.

Pero los acontecimientos fueron muy diferentes. Sobre las cinco de la tarde, Sadler y Cooper, que estaban a la entrada del uadi, oyeron ruido de pisadas y se encontraron de pronto rodeados de soldados. Habían sido sorprendidos mientras dormían. Stirling, que había estado durmiendo en una cueva, se despertó y lo primero que vio fue a un soldado que le apuntaba con un revólver. Obligado a salir de la cueva, el soldado le indicó que le siguiera, y dadas las circunstancias la única solución era obedecer. Parpadeando al salir a la luz, Stirling miró hacia arriba y vio todo el borde del uadi lleno de soldados que le apuntaban con sus armas. Por último, después de mucho tiempo, su suerte había acabado.

A los prisioneros se les permitió recoger sus efectos personales y a continuación fueron introducidos en un camión. Después de un viaje de unas dos horas llegaron a un campamento que parecía estaba cerca de Medina. Stirling estaba ya planeando escaparse y, cuando se hizo de noche, pidió que lo llevasen al cuarto de aseo, luego hizo un intento de fuga con otro oficial llamado MeDermott. El plan aunque tosco pareció resultar, y Stirling consiguió alejarse 600 m. hasta unos matorrales sin que le vieran. No encontrando a McDermontt caminó 24 Km. aprovechando las horas de oscuridad y al final encontró una gran casa árabe cuyo propietario parecía que se alegraba de verle y le proporcionó alimentos. Aquel día Stirling lo pasó en un granero. Según sus cálculos estaba a unos 50 Km. de Bir Zoltane; calculó podría caminar 30 Km. antes que amaneciera. De hecho, perdió una hora en reconocer un aeródromo repleto de Junkers 52, y después encontró el terreno tan abrupto que apenas recorrió 15 Km.; en un pequeño *uadi* que encontró se echó a dormir, siendo despertado poco antes de oscurecer por un árabe que le ofreció agua y alimentos. Siguiéndole por el uadi Stirling se metió él solo en la trampa que le habían preparado. De repente el árabe sacó un arma, y mirando al frente Stirling vio cinco vehículos cargados de tropas y erizados de ametralladoras. Esta vez no hubo ninguna fuga. El comandante Fantasma había dejado de serlo.

Aunque la captura de Stirling creó gran confusión en el SAS, este no fue el fin de la unidad. Paddy Mayne le sucedió, y mientras la guerra progresaba en Italia, Francia y Alemania, cinco regimientos fueron creados, dos ingleses, dos franceses y uno belga. Estos efectuaron un buen trabajo, pero el desierto estaba ahora detrás de ellos. Los éxitos obtenidos en las incursiones en el desierto eran ya historia.

Con el avance aliado el LRDG finalizó su trabajo y los camiones regresaron a El Cairo, por última vez. Durante los meses de enero y febrero la misión principal de la unidad había sido explorar miles de kilómetros cuadrados de territorio al Sur de la línea Mareth; y este gran esfuerzo fue recompensado al mes siguiente. Del estudio de los informes suministrados por el LRDG, Montgomery decidió que era posible desbordar la línea, y encargó a la División Neozelandesa para esta misión. El mover a tantos hombres por el desierto hacía necesario la creación de depósitos y fue la misión del LRDG el escoger su situación y guiar las columnas de aprovisionamiento hasta ellos. A mediados de marzo todo estuvo dispuesto y, la ruta señalada. El día 19, guiados por navegantes del LRDG, la división avanzó hacia Yebel Tabaqa teniendo como finales objetivos El Hamma y Gabes. Sintiendo Rommel la amenaza situó una División Panzer y dos divisiones de infantería para taponar la brecha; a su vez, Montgomery reforzó a los neozelandeses con la Primera División Acorazada, apoyada fuertemente por la RAF y la USAF. Estas fuerzas infringieron una gran derrota a los alemanes y Rommel se vio obligado a abandonar su línea y retroceder. Cuatro días después cayó Gabes. Montgomery escribió a Prendergast, comandante del LRDG:

"Mi querido Prendergast:

Mañana enviamos de regreso al Escuadrón Hindú de Acción Lejana. Han realizado un trabajo excelente —vigilancia de carreteras, protección de aeródromos, etcétera—, pero yo creo que no habrá lugar para su actuación en el país en el que estamos entrando.

"Me gustaría que supiese cuánto aprecio el excelente trabajo realizado por sus patrullas en el reconocimiento del país hasta la Brecha de Gabés.

"Sin sus precisos y verídicos informes el lanzamiento del "gancho izquierdo" por la División Neozelandesa hubiera sido un golpe en el vacío; con la información que proporcionaron la operación pudo planearse con cierta garantía y, como usted sabe, se realizó sin un fallo.

"Traslade mi agradecimiento a todos y reciba los mejores deseos del Octavo Ejército para la nueva misión que se le ha encomendado.

Sinceramente suyo,

B. L. Montgomery."

Siendo un prisionero de guerra, Stirling no tuvo la satisfacción de saber estas noticias. Si las hubiera conocido, sin embargo, él podía haber sacado cierta satisfacción de lo que el Mariscal de Campo Rommel escribió en su diario por esta época: "De esta forma los ingleses perdieron al más hábil y adaptable comandante del grupo del desierto quien nos ha producido más daño que cualquier otra unidad inglesa de efectivos similares."

El día 13 de mayo, a las 13,16 horas, el general Alexander envió al Primer Ministro, Winston Churchill, el siguiente mensaje: "Señor, es mi deber informarle que la campaña de Túnez ha finalizado. Toda la resistencia enemiga ha cesado. Nuestras fuerzas dominan las playas septentrionales de Africa. Espero nuevas órdenes." La victoria había costado tres años, muchas batallas y gran sacrificio; de las formaciones que intervinieron, el LRDG y el SAS eran numéricamente insignificantes. Pero verdaderamente hay que decir que sin sus esfuerzos la victoria se hubiese retrasado y hubiese costado mucho más. Su misión en la historia del quehacer bélico fue única.

Bibliografia

Tobruck Comando, Gordon Landsborough (Cassell, 1956).
The long Range Desert Group WB, Kennedy-Shaw (Collins, 1945).
G Patrol M. Crichton-Stuart (Kimber, 1958).
Eastern Approaches, Fitzroy Maclean (Cape, 1949).
The Phantom Major, Virginia Cowles (Collins, 1958).
Born of the Desert, Malcolm James (Collins, 1945).
The Mediterranean and Middle East. Volúmenes III y IV. History of the Second World War (HMSO) (Collins, 1950).
Rommel, Desmond Young.

Al publicar la colección **Historia de la Segunda Guerra Mundial,** la editorial San Martín emprende una empresa apasionante y sin precedentes en el mercado del libro de bolsillo: analizar minuciosamente un acontecimiento de proporciones tan inmensas como la II Guerra Mundial y ofrecer al público el resultado de tal análisis en la forma de amenos volúmenes, imparcial y rigurosamente escritos y complementados con gran profusión de fotografías, mapas y diagramas. Cada aspecto de la guerra es sometido a un cuidadoso estudio y presentado de forma clara y lúcida. La colección está formada por cuatro series: **Batallas,** como Pearl Harbour, Stalingrado, Kursk...; **Campañas,** como las del Afrika Korps, Sicilia o Rusia; **Armas,** como submarinos, aviones, armas secretas alemanas, fuerzas acorazadas, etcétera; **Personajes,** como Rommel y Patton.

Escritores y expertos de todas las nacionalidades han contribuido con sus obras a esta importantísima serie, utilizando las fuentes de información más completas y al día.

De igual importancia son las fotografías, cuya autenticidad histórica está avalada por instituciones como el Museo Imperial de Guerra inglés; la importantísima editorial Ullstein, de Alemania; Sado-Opera Mundi, de Bruselas; Novosti, de Moscú. Todos ellos han puesto sus archivos a disposición de nuestro equipo editorial. Además, se han examinado cientos de colecciones fotográficas privadas de toda Europa, obteniéndose así ilustraciones hasta ahora totalmente inéditas.

Librería Editorial San Martín se enorgullece de presentar al público de habla española esta serie, que edita conjuntamente con grandes firmas norteamericanas, inglesas, francesas, alemanas e italianas.

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
Libro de Batallas n.º 1.

La Batalla de Inglaterra, por Edward Bishop.
Libro de Batallas n.º 2.

Afrika Korps, por Kenneth Macksey.
Libro de Campañas n.º 1.

Armas Secretas Alemanas, por Brian Ford.
Libro de Armas n.º 1.

Kursk, por Geofrey Jukes.
Libro de Batallas n.º 3.

Gestapo SS, por Roger Manveil.
Libro de Armas n.º 2.

Stalingrado, por Geofrey Jukes.
Libro de Batallas n.º 4.

Comando, por Peter Young.
Libro de Armas n.º 3.

Bombardeo de Europa, por Noble Frankland.
Libro de Campañas n.º 2.

Luftwaffe, por Alfred Price.
Libro de Armas n.º 4.

Golfo de Leyte, por Donald Macintyre.
Libro de Batallas n.º 5.

Fuerzas de choque del desierto, por Arthur Swinson.
Libro de Campañas n.º 3.

General Patton.
Libro de Personajes n.º 1.

Código: Libros de Batallas, rojo. Libros de Campañas, verde. Libros de armas, azul.

SAN MARTIN
HISTORIA DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL
campañas
libro n.° 3

«La Victoria en el desierto costó tres años, muchas batallas y muchos sacrificios; de las unidades que intervinieron, en las incursiones del desierto del LRDG y SAS eran numéricamente insignificantes. Pero hay que decir que sin sus esfuerzos el fin de la campaña en Africa del Norte se habría retrasado y a un precio mucho más elevado. Su papel en la historia del quehacer bélico es único».